



Havner- teknologisk endring, globalisering og økonomisk aktivitet

Et case-studie av Tema havn, Ghana

Joachim Rønnevik

Masteroppgave i samfunnsgeografi

Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi

Universitetet i Oslo, november 2006

Forsidefoto: containerlasting i Takoradi havn, Ghana (tidspunktet er ukjent)
Tatt av: master på MS Lysvik, Lysline

Havner- teknologisk endring, globalisering og økonomisk aktivitet

Et case-studie av Tema havn, Ghana

Joachim Rønnevik
Masteroppgave i samfunnsgeografi
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi
Universitetet i Oslo, november 2006

Forord

Da var masteroppgaven i havn. Jeg vil her benytte anledningen til å takke alle som har hjulpet til på reisen, og for at jeg nå er lastet med ny kunnskap og nye perspektiver.

En stor takk rettes til:

- Informanter i Ghana som tok seg tid til intervju, og andre som bidro med informasjon for å besvare oppgavens problemstilling
- Veileder Thorkel C. Askildsen for god veiledning og konstruktiv tilbakemelding gjennom hele prosessen
- Professor Jan Hesselberg for rådgivning i forkant av feltarbeidet, og Joseph Yaro for hjelp i Ghana
- Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi for finansiell støtte til feltarbeidet
- Anders Wittrup, Anna Holt og Linda Sannesmoen for korrekturlesing og oppriktig tilbakemelding
- Mine foreldre, Øyvind og Eli Rønnevik, for støtte og oppmuntring
- Og sist, men ikke minst, alle medstudenter på samfunnsgeografi som har bidratt til et unikt miljø!

Innholdsfortegnelse¹

1. INNLEDNING	11
1.1 DESKRIPTIV BAKGRUNN	12
1.2 OM STUDIEOMRÅDET	15
1.3 PROBLEMFORMULERING	19
1.4 OPPGAVESTRUKTUR.....	21
3. PROSJEKTGJENNOMFØRING.....	23
3.1 SAMFUNNSVITENSKAPLIG FORSKNING	23
3.2 MÅL OG STRATEGI	24
3.2.1 Kvalitativ forskningsstrategi.....	25
3.2.2 Case-studie tilnærming.....	26
3.2.3 Analytisk generalisering.....	27
3.3 INNSAMLING AV DATA	28
3.3.1 Utvelgelse av informanter	28
3.3.2 Intervjusituasjonen.....	30
3.3.3 Forskningsintervjuet.....	31
3.4 ANALYSE AV DATA	31
3.5 ETISKE VURDERINGER.....	32
4. SENTRALE BEGREPER OG TEORETISK RAMMEVERK	35
4.1 TEKNOLOGISK ENDRING OG GLOBALISERING.....	35
4.1.1 Globalisering.....	36
4.1.2 ...og dens effekt på skipsfart.....	37
4.1.3 Innovasjon, teknologisk endring og produktivitet.....	40
4.1.4 ... og deres effekter på skipsfart	43
4.2 STRATEGI OG POLITIKK	46
4.2.1 Moderniseringsteori	46
4.2.2 Politisk økonomi.....	49
4.3 HAVNEUTVIKLING I TID OG ROM	51
4.3.1 Fra "Anyport" til "Superterminal"	51
4.3.2 "Superterminal"	52
4.4 KLYNGETILNÆRMING	54
4.4.1 Hva er en klynge?	54
4.4.2 Hvorfor studere klynger?	55
4.4.3 Klynger i sør	56
4.4.4 Havneklynger	56
4.4.5 Et alternativt rammeverk	58
4.4.6 Struktur og ledelse.....	58
Ledelsesvariabler	59
Strukturvariabler	61
4.4.7 Ekstern innvirkning	62
5. SITUASJONEN I TEMA OG INNVIRKNING PÅ ØKONOMISK AKTIVITET	63
5.1 NASJONAL STRATEGI OG POLITIKK.....	64
5.1.1 Vision 2020.....	64

¹ Oppgavens lengde er 41 655 ord

5.1.2 GHATIG	65
5.1.3 TSSP	66
5.1.4 Tema havn som del av nasjonal utviklingsstrategi	70
5.2 KONKURRANSESITUASJONEN BLANT HAVNER I VEST- AFRIKA	72
5.3 HAVNEUTVIKLING I EN GHANESISK KONTEKST	75
5.3.1 Historisk perspektiv.....	75
5.3.2 Fra "Anyport" til "Superterminal"	76
5.3.3 Etablering	78
5.3.4 Utviding og nybygging	80
5.3.5 Sammenslåing	88
5.3.6 Gjenutvikling.....	88
5.3.7 Vurdering av infrastrukturmessige forhold i Tema havn	90
5.4 OPERASJONELLE FORHOLD	92
5.4.1 Ledelse i Tema havn.....	93
Mellomledd.....	97
Tillit.....	99
Forankrede lederbedrifter	100
Kollektive handlingsregimer	102
5.4.2 Struktur i Tema havn.....	104
Agglomerasjonseffekter	104
Intern konkurranse	108
Klyngehindringer	109
Klyngemangfold	111
5.4.3 Tema som havneklynge?.....	112
5.5 INNVIRKNING PÅ ØKONOMISK AKTIVITET OG NASJONAL ØKONOMI.....	114
5.5.1 Økonomisk aktivitet i Tema kommune.....	114
Magnet for økonomisk aktivitet.....	114
Sysselsetting	117
Inntekter til kommunen	117
5.5.2 Innvirkning på Ghanas økonomi.....	118
Import og eksport.....	118
Tollinntekter	122
5.5.3 Havnens innvirkning på økonomisk aktivitet.....	122
6. KONKLUSJON	125
6.1 HOVEDFUNN	125
6.2 VURDERING AV RAMMEVERKETS NYTTEVERDI.....	129
6.3 OPPGAVENS BIDRAG OG MULIGHET FOR ANALYTISK GENERALISERING	130
6.4 FORSLAG TIL VIDERE FORSKNING	131
7. REFERANSER.....	133
8. VEDLEGG.....	137
8.1 HOVEDTEMAER I INTERVJUGUIDE	137
8.2 INFORMANTINTERVJUER OG SAMTALER	139
8.3 RATEOVERSIKT FOR EWATA	140
8.4 FREMTIDENS TEMA HAVN	142
8.5 UTVIKLINGEN I CONTAINERSKIPSTØRRELSE	142

Diagrammer og tabeller

TABELL 1.1: TRAFIKKFORDELING MELLOM GHANAS HAVNER I 2005 (TONN).....	15
TABELL 1.2: CONTAINERTRAFIKKFORDELING MELLOM GHANAS HAVNER I 2004 (TEU).....	16
TABELL 4.1: AKTØRER I HAVNEKLYNGER	57
TABELL 5.1: GHANAS STØRSTE EKSPORTVARER	67
DIAGRAM 5.1: RETNINGSBALANSE FOR BULKGODS.....	68
DIAGRAM 5.2: RETNINGSBALANSE FOR STYKKGODS	68
TABELL 5.2: TEMA HAVNS PRODUKTIVITETSMÅL UNDER GHATIG.....	70
DIAGRAM 5.3: TRANSITGODS VIA TEMA HAVN	73
DIAGRAM 5.4: CONTAINEROMSLAG I TEMA, ABIDJAN OG LOMÉ	74
TABELL 5.3: CONTAINEROMSLAG OG VEKSTRATE.....	79
DIAGRAM 5.5: GODSSAMMENSETTING I TEMA HAVN.....	80
DIAGRAM 5.6: GODSSAMMENSETTING I TEMA HAVN.....	81
DIAGRAM 5.7: HAVNEANLØP OG GODSOMSLAG.....	82
DIAGRAM 5.8: GODSSAMMENSETTING I TEMA HAVN	87
TABELL 5.4: PRODUKTIVITETSINDIKATORER FOR TEMA HAVN	91
TABELL 5.5: SYN PÅ PRIVAT SEKTOR DELTAKELSE	94
TABELL 5.6: UTVALGTE NÆRINGSFORENINGER I TEMA.....	98
TABELL 5.7: AGGLOMERASJONSEFFEKTER I TEMA	105
TABELL 5.8: SPREDNINGSEFFEKTER I TEMA HAVN.....	107
TABELL 5.9: OVERSIKT OVER LASTE- OG LOSSESELSKAPENES ANDELER.....	109
DIAGRAM 5.9: NÆRINGSVIRKSOMHET I TEMA KOMMUNE	114
TABELL 5.10: AKTØRER INVOLVERT I SKIP- OG GODSHÅNDTERING I TEMA.....	115
DIAGRAM 5.9: GJENNOMSNITTLIG SNUTID I TEMA HAVN (ALLE TYPER SKIP)	116
DIAGRAM 5.10: FORHOLDET MELLOM GODSOMSLAG OG BNP	120
DIAGRAM 5.11: FORHOLDET MELLOM CONTAINEROMSLAG OG BNP	121

Øvrige illustrasjoner

KART 1.1: VEST AFRIKA.....	17
KART 1.2: GHANA	18
FIGUR 1.1: MULIGE ÅRSAKSSAMMENHENGER.....	19
FIGUR 4.1: ANYPORT-MODELLEN.....	52
FIGUR 4.2: STRUKTUR OG LEDELSES EFFEKT PÅ KLYNGEPRODUKTIVITET	59
KART 5.1: SKISSE OVER TEMA HAVN OG FORETATTE UTBEDRINGER UNDER GHATIG	84

Forkortelser i oppgaven

AGI	Association of Ghana Industries
APS	Atlantic Port Services
BOT	Build-own-transfer
CAP	Kollektive handlingsproblemer (collective action problems)
CAR	Kollektive handlingsregimer (collective action regimes)
CEPS	Customs Exercise and Preventive Service
CFS	Container Freight Station
FCL	Full container load
GAFCO	Ghana Agro Food Company
GCAA	Ghana Civil Aviation Authority
GCNet	Ghana Community Network System
GDLC	Ghana Dock Labour Company
GHATIG	Ghana Trade and Investment Gateway Project
GIFF	Ghana Institute of Freight Forwarders
GIPC	Ghana Investment Promotion Center
GMA	Ghana Maritime Authorities
GPHA	Ghana Port and Harbour Authorities
GPRP	Ghana Port Rehabilitation Project
GSC	Ghana Shippers Council
GSS	Ghana Statistical Services
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
JICA	Japan International Cooperation Agency
LCL	Less than container load
MPS	Meridian Port Services
RMA	Regional Maritime Academy
TCT	Tema Container Terminal
TEU	Twenty feet equivalent unit
TMA	Tema Municipal Assembly
TOR	Tema Oil Refinery
TSSP	Trade Sector Support Programme

1. Innledning

Utvikling i transportteknologi bidrar til reduksjon av handelsbarrierer i form av lavere transportkostnader, og er således en viktig medvirkende faktor til økonomisk globalisering². Lavere transportkostnader er imidlertid et resultat av tilgjengelig infrastruktur, og etterspørsel etter transport. Utviklingen har dermed ikke vært lik for alle typer gods, transportmidler og destinasjoner. På grunn av svingninger i etterspørsel, mange landlåste land og utilstrekkelig transportinfrastruktur har Afrika sør for Sahara store utfordringer i denne sammenheng (Pedersen 2000).³

"At the global scale, the transport technology gap is widening. The highly sophisticated technology for the handling, movement and control of freight in the advanced economies is in sharp contrast with the rudimentary technology which prevails over large areas in the less developed countries (LDC). This problem is compounded by the fact that elements of the advanced technology are being adopted in parts of the LDCs where they become a factor either in the creation or in the re-enforcement of the internal dualism which many would see as the most pernicious feature of their economies" Hilling 1983:335).

Hilling (1983) argumenterer for at utvikling i transportteknologi skaper et teknologisk skille mellom *nord* og *sør*, og fortsatt opprettholdelse av koloniale handelsmønstre. Nord innebærer rike industrialiserte land, mens sør forstås som fattige og lite industrialiserte forhenværende kolonier. Jeg vil i denne oppgaven studere hvordan teknologisk utvikling og globalisering har påvirket driften av Tema havn i Ghana. Innvirkningen av havnevirksomhet på Ghanas økonomi og lokal økonomisk aktivitet i Tema kommune vil også belyses for å illustrere betydningen av effektiv havnedrift.

² Globalisering vil i oppgaven benyttes for økonomisk globalisering, såfremt noe annet ikke er spesifisert.

³ Fraktkostnader som % av imports totalverdi er 14% i Afrika sør for Sahara, 4% i nord, og 8% for land i sør sett under ett (Pedersen 2000).

1.1 Deskriptiv bakgrunn

Skipsfart kan ses på som selve fundamentet i internasjonal handel, og dekker 85% av verdens transportbehov.⁴ *Havner* er et sentralt element ved denne transportformen, og kan bli definert som et sted for overføring av mennesker og gods mellom sjø- og landtransport (McConville 1999). På bakgrunn av dette er det både et økonomisk og et teknologisk avhengighetsforhold mellom skip og havnene de bruker. Eksempelvis vil teknologisk endring på sjøtransportsiden få konsekvenser på havnen og dens struktur. Teknologisk kompabilitet er med andre ord nødvendig. Ettersom havner karakteriseres som et sted for overføring av gods mellom sjø og land må det legges til rette for både landtransportsystemer og maritime systemer for å oppnå effektiv godshåndtering.

Hoyle og Hilling (1970) påpeker at havner er flerfunksjonelle i den forstand at de trekker til seg industri og handelsrelatert virksomhet. Særlig gjelder dette for bedrifter som er avhengige av lave transportkostnader på sine innsatsfaktorer, og eksport av ferdige varer, for å være konkurransedyktige. På grunnlag av dette kan aktivitetene i enkelte havner bestå av produksjonssystemer og handelssystemer, i tillegg til systemer knyttet opp mot havnens opprinnelige funksjon som godshåndtering, transport, og logistikk.

Lavere transportkostnader og reduksjon av andre handelsbarrierer har bidratt til endring i produksjonsnettverks romlige organisering fra lokalt til globalt, og har resultert i økt vareflyt. Utvikling i systemer for godshåndtering ble derfor viktig for å realisere det økonomiske potensialet forbundet med containerisering, og *intermodalitet* vokste frem. Intermodalitet innebærer frakt av gods i en lasteenhet med to eller flere transportformer. Det overordnede mål med intermodal transport er å optimalisere integreringen av de ulike transportformene, og ta fordel av de muligheter som de representerer. På denne måten får man effektiv bruk av transportsystemet gjennom strømlinjeformede, forbrukerorientert dør-til dør tjenester som legger opp til innovasjon og konkurranse blant transportoperatørene (European Commission 1997). Et strømlinjeformet transportsystem er langt fra en realitet en rekke steder, men uansett grad av økonomisk utvikling har det ifølge Notteboom og Rodrigue (2005) bidratt til revurdering av det tradisjonelle synet på havner, og deres rolle i transportkjeden. En revurdering med tanke på tilgang til omlandet, og en vektlegging av dette området som sentralt for effektivitetsforbedring i transportkjeden. Godt utbygd veiforbindelse, jernbaneinfrastruktur og/eller innlands sjøtransport er nødvendig for å

⁴ Institute of Marine Engineering, Science and Technology. www.imarest.org/news/ss.asp (3/11-06)

realisere effektivitetsforbedringspotensialet involvert ved intermodale transportsystemer (Notteboom og Rodrigue 2005).

Det har funnet sted en endring fra det tradisjonelle havn-til-havn konseptet til et basert på dør-til-dør transport. Allianser mellom transportoperatører, eller oppkjøp og sammenslåing, er en trend i transportsektoren for å maksimere fordelene ved dør-til-dør transport. Dette er basert på en antagelse om at effektivitet i transportsystemet oppnås dersom en operatør, eller en allianse, har kontroll over transportoperasjonen. På denne måten elimineres flaskehalser som hadde oppstått hvis en rekke aktører skulle vært inne i bildet (Everett 2005)

Transportoperatørenes søken etter stordriftsfordeler har resultert stadig større skip⁵. En rekke skip har i dag lastekapasitet på 8000 TEU⁶, men skip med økt kapasitet er under ordre (Levinson 2006). Eksempelvis fikk Maersk, et verdensledende containerskiprederi, i august i år levert verdens største containerskip med en kapasitet på 11 000 TEU, og opptil 15 000 TEU med spesielle lasteteknikker⁷

Containerskip tjener faste ruter og har følgelig faste ankomst- og avgangstider. I forbindelse med ruteplanlegging legges det vekt på å effektivisere bruken av skipene, noe som innebærer at det tilbringer mest mulig inntektsbringende tid på sjøen. Valg av havn er avhengig av gods tilgjengelig, i tillegg til rederienes ønske om å opprettholde og helst øke sine markedsandeler. Stadig større skip krever derimot mer last, noe som har resultert i konsentrasjon av gods i knutepunkthavner⁸. Gods blir deretter sendt med mindre skip fra knutepunktet til mindre havner. Denne formen for ruteplanlegging går under betegnelsen ”hub-and-spoke” nettverk, og blir sett på som mer ressursutnyttende enn det tradisjonelle seilingsmønsteret, hvor et skip anløper flere havner på sine ruter. Større skip på tradisjonelle seilingsmønstre ville krevd ekstra havneanløp for å utnytte kapasiteten, og forlenget betjeningstiden per rute. For å holde rutefrekvensen er det nødvendig for rederiene å sette inn flere skip, noe som medfører økte kostnader (Slack 1998).

Endringer i prinsipper for ruteplanlegging har imidlertid ført til økt konkurranse mellom havner om knutepunktstatus. Økt dybde i havnebassenget, tilpassing av kraner, IT og annen infrastruktur er viktig for å være konkurransedyktige. Store investeringer og kontinuerlig utvikling på skipssiden gjør havneplanlegging vanskelig, og risikofylt økonomisk sett (Hilling 1996).

⁵ Se vedlegg 8.5 for utviklingen i containerskipstørrelse

⁶ Twenty feet equivalent unit. En 20 fots container er en TEU, mens en 40 fots er to TEU.

⁷ NA24.no. *Dansk gigant sjøsettes til uken*. <http://pub.tv2.no/nettavisen/na24/energi/article701293.ece>. (4/8-06)

⁸ Min oversettelse av hub port

På bakgrunn av de høye investeringskostnadene er det nå vanlige å involvere private aktører i utbyggingsfasen, og i ledelsen av havner. Det blir argumentert for at private styringsmodeller er mer effektive enn offentlige. Dette reflekterer en ny-liberal tankegang hvor statens rolle skal minimeres for å sikre konkurranse. Havner blir i større grad sett på som kommersielle enheter som skal dekke inn sine investeringer gjennom prinsippet om brukerbetaling (European Commission 1997). Konkurransen dette medfører kan øke effektiviteten og produktiviteten i havnene, samt resultere i rimeligere og mer innovative transporttjenester og -løsninger (Hoyle og Smith 1998). Dette er også attraktivt for transportoperatørene ettersom det gir dem mulighet til å få større kontroll over transportkjeden, og å maksimere effektiviteten og lønnsomheten. I denne sammenheng hevder blant annet Slack (1998) og Everett (2005) at deregulering av transportsystemer er en sentral medvirkende faktor når det gjelder utviklingen av intermodale transportsystemer. Graden av liberalisering og privatisering er derimot ulik avhengig av regional og nasjonal kontekst. Skipene har stort sett vært i private eie⁹, men det som er kvalitativt nytt er at havner i stadig økende grad er kommersielle enheter. Havnemyndighetene må dekke inn investeringer i utbygging og operasjonelle kostnader gjennom havnebrukerne, og ikke gjennom myndighetenes som tradisjonelt var tilfellet. Enkelte investeringer, som for eksempel navigasjonsutstyr eller mudring av innseilingsleder, er derimot offentlige goder og dekkes av lokale og/ eller sentrale myndigheter (European Commission 1997).

Som en konsekvens av økonomiske omstrukturingsprogrammer initiert av internasjonale finansielle institusjoner, er privat deltakelse også en økende trend i sør. Denne prosessen har gått tregt og opphopning av gods i havnene er fortsatt et stort problem. Det har tradisjonelt sett vært ubalanse mellom tilbud og etterspørsel i disse havnene, hvor etterspørsel overgår tilbud. Dette skyldes delvis utilstrekkelige investeringer i havneinfrastruktur og godshåndteringsutstyr, og delvis dårlig ledelse. Flaskehalser kan i tillegg skyldes korrupte tollprosedyrer og mangelfull koordinering med landtransporten (Pedersen 2000). I denne sammenheng er det viktig å trekke frem det faktum at transportsystemer i en rekke afrikanske land ble konstruert for å trekke ut naturressurser, og ikke for å dekke et samfunns mer generelle utviklingsbehov. De er konstruksjoner fra fortiden, og dagens havner møter derfor utfordringer i relasjon til infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold for å sikre effektivitet (Simon 1996).

⁹ Også nasjonale rederier som eksempelvis Black Star Line i Ghana (nå avviklet), COSCO i Kina (COSCON etter restrukturering, men fremdeles statseid).

1.2 Om studieområdet

Ghana oppnådde selvstendighet fra Storbritannia i 1957, og ble det første frie landet i Vest Afrika. Landet første president Kwame Nkrumah, som også var svært sentral i frigjøringsprosessen, ønsket å industrialisere landet så hurtig som mulig. Det ble derfor satt i gang storstilte utbyggingsprosjekter ved hjelp av utenlandsk finansiering. For å sikre elektrisitet til industrialiseringsprosessen ble det besluttet å demme opp Voltaelven, og den er nå Afrikas største kunstige innsjø. I tillegg til Voltadammen bestod ”Volta River” prosjektet av bygging av ny dypvannshavn i Tema, samt et aluminiumsverk i havnen. Ghanas opprinnelige dypvannshavn, Takoradi¹⁰, hadde nådd sin grense hva gjaldt kapasitet for godshåndtering, i tillegg til at den lå i stor avstand fra Accra. Tema havn var planlagt som en industrihavn, og det ble etablert sementproduksjon og industri for videreforedling av jordbruksprodukter i havnens omland. Etter ferdigstillelsen i 1962 har Tema havn spilt en stor rolle for økonomisk aktivitet i Ghana, og særlig for området rundt Accra. En rekke av Nkrumahs etterfølgere innså viktigheten av havnene, og et velfungerende transportsystem generelt, og området har vært vektlagt opp gjennom tidene. Ghana har i dag et relativt godt utbygd veinett, men jernbanesituasjonen er heller dårlig. Det er en fungerende linje mellom Takoradi og de råvareproduserende områdene, men denne er til gjengjeld veldig langsom.

Tabell 1.1: Trafikkfordeling mellom Ghanas havner i 2005 (tonn)¹¹

	<i>Tema</i>	<i>Takoradi</i>
<i>Innkommende</i>	7 815 984	1 564 712
<i>Utgående</i>	1 441 209	3 077 915
<i>Totalt</i>	9 257 193	4 642 627

Kilde: GPHA

Av tabell 1.1 kan man lese at Tema er størst på import mens Takoradi er størst på eksport. Når det gjelder containeromslag er Tema dominerende på begge områder.

¹⁰ Ferdigstilt i 1928.

¹¹ Ekskludert nasjonal trafikk.

Tabell 1.2: Containertrafikkfordeling mellom Ghanas havner i 2004 (TEU) ¹²

	<i>Tema</i>	<i>Takoradi</i>
<i>Innkommende</i>	211 177	19 065
<i>Utgående</i>	193 373	30 256
<i>Totalt</i>	404 550	49 321

Kilde: GPHA

Årsaken til fordelingen er at området rundt Takoradi er rikt på naturressurser som bauksitt, manganese, tømmerprodukter¹³ og kakao, og blir eksport i bulk derfra. Tema har på den andre siden mye industri, samt et større forbrukermarked, og har derfor større importvolum enn Takoradi. Forbruksvarer og innsatsfaktorer for industrien transporteres i økende grad i container, noe som forklarer ulikhetene i containeromslag. Ghana er også blitt et sentralt transittland for containere til de landlåste landene; Burkina Faso, Mali og Niger. 90 % av Ghanas utenrikshandel går i dag gjennom landets to havner (representant for GPHA¹⁴).

Tema og Takoradi var frem til 1986 såkalte *landeierhavner*¹⁵. I dette tilfellet innebar det at lasting og lossing ble utført av en privat aktør, mens havnemyndighetene hadde ansvar for havneinfrastruktur og lagerfasilitetene. Grunnet manglende vedlikehold og dårlig ledelse¹⁶ ble det i 1986 igangsatt et infrastrukturmessig og organisatorisk rehabiliteringsprogram finansiert av Verdensbanken (Dogbey 1998). I Tema ble det lagt til rette for containerisering og havnemyndighetene, Ghana Port and Harbour Authorities (GPHA), tok over 75 % av godshåndteringsaktivitetene. Sistnevnte var for å sikre at inntektene fra de lønnsomme laste- og losse aktivitetene gikk til havnemyndighetene, samt for å gi dem finansiell ryggrad til å initiere selvstendige utbyggingsprosjekter.

På 1990- tallet har imidlertid GPHA gradvis trukket seg ut av selve godshåndteringen, og sitter i dag igjen med 25% av disse aktivitetene. De resterende er fordelt på ni bedrifter, hovedsaklig lokale. GPHA har fremdeles kontrollen over disse aktivitetene ettersom virksomheten er basert på et allokeringssystem hvor de delegerer skip til de ni selskapene.

I 1999 ble "Ghana Trade and Investment Gateway Project" (GHATIG) etablert etter påtrykk fra Verdensbanken. Prosjektets mål er å gjøre Ghana attraktivt for eksportorienterte

¹² Ekskludert nasjonal trafikk.

¹³ Eksport av råttømmer ble forbudt på 90-tallet, noe som førte til en betydelig aktivitetsnedgang i Takoradi.

¹⁴ GPHA-HQ

¹⁵ Min oversettelse av landlord port

¹⁶ Totalt godsomslag i Tema sank fra 5,5 mill.tonn i 1970 til 2,4 mill.tonn i 1983 (Dogbey 1998)

bedrifter for å skape mer handel generelt, å gjøre landet til en knutepunkt for handel og investering i Vest Afrika. Målet skal oppnås ved å fjerne hindringer for utvikling av handel og eksport, og således trekke til seg utenlandske direkteinvesteringer for industri- og infrastrukturutvikling (JICA 2001¹⁷).

Kart 1.1: Vest Afrika

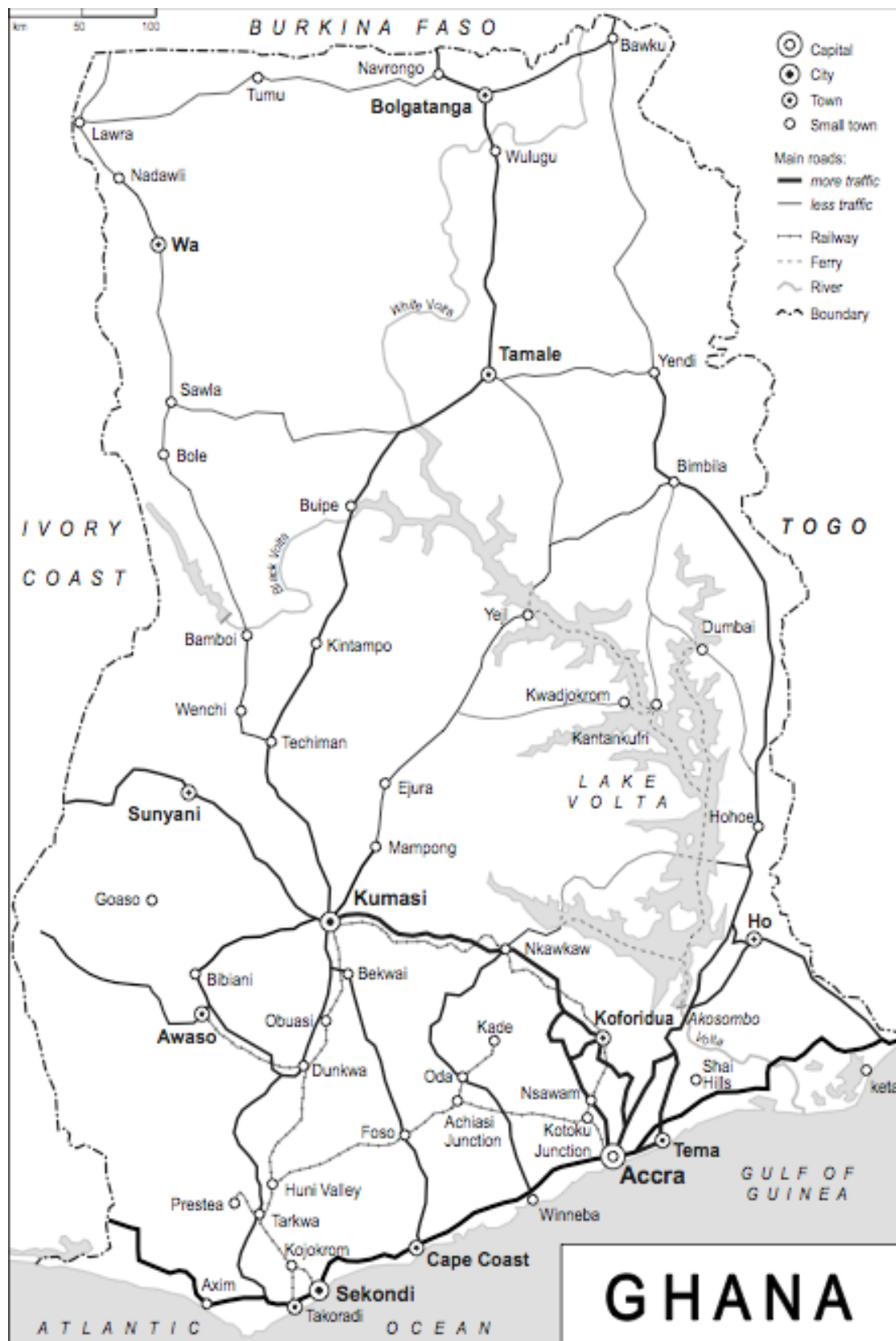


Kilde: FN¹⁸

¹⁷ Havneutviklingsplan for Temas havner. Samarbeid mellom Japan International Cooperation Agency (JICA) og Ghana Port and Harbour Authorities GPHA). Vil heretter gå under betegnelsen JICA.

¹⁸ FNs hjemmeside. www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/westafrica.pdf. (18/10-06)

Kart 1.2: Ghana



Kilde: Pedersen 2001

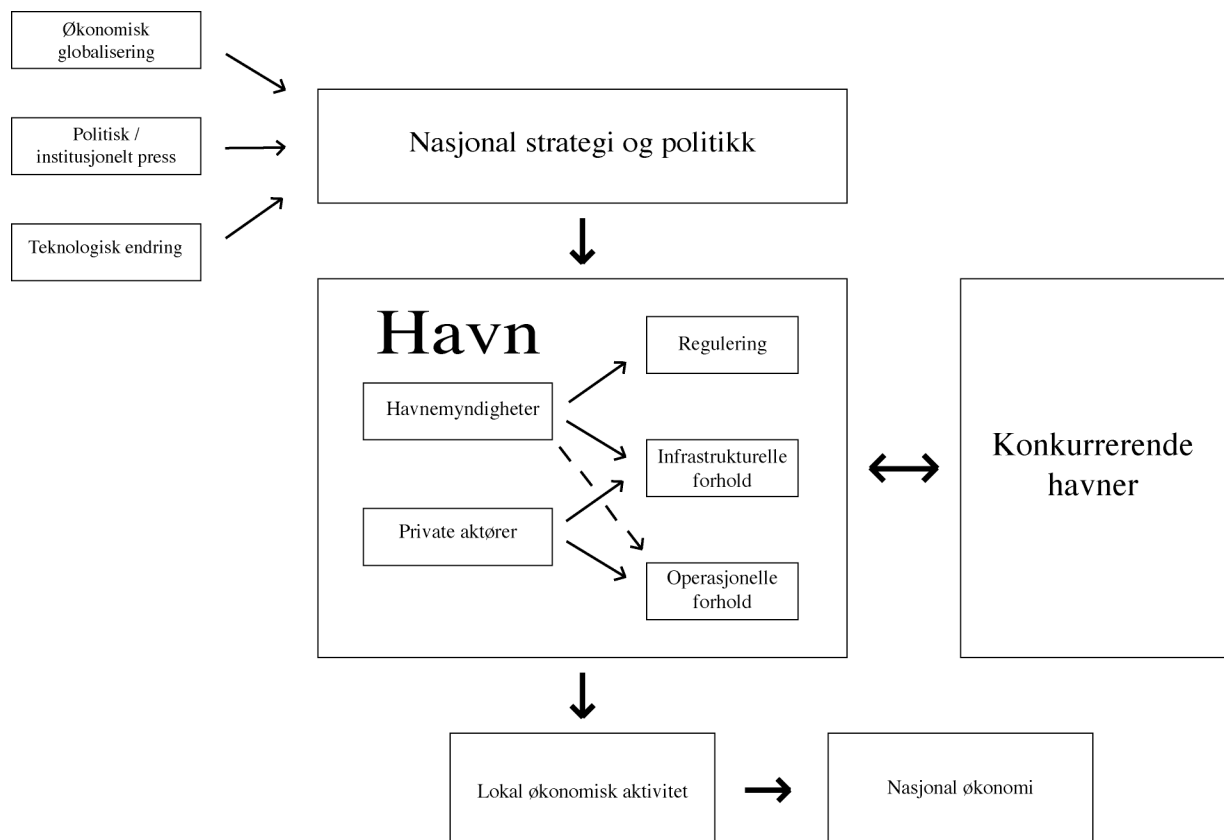
1.3 Problemformulering

Oppgavens problemstilling er; *hvordan påvirker teknologisk endring og økonomisk globalisering havnedrift, og hvilken innvirkning har havner på lokal og nasjonal økonomisk aktivitet?* For å utdype min problemstilling i forhold til det valgte case vil tre delproblemstillinger presenteres. I tillegg til presisere problemstillingen vil de også strukturere oppgavens teori- og analysedel.

- 1) *Hvordan kan infrastrukturelle forhold i Tema havn karakteriseres, og er de tilpasset utviklingen i skipsfartens internasjonale trender?*
- 2) *Hvordan er forholdet mellom aktører lokalisert i Tema havn, og hvilken effekt har dette på produktivitet?*
- 3) *Hvilken innvirkning har havnedrift på økonomisk aktivitet i Tema kommune og på Ghanas økonomi som helhet?*

For å klargjøre oppgavens årsakssammenhenger vil jeg presentere figur 1.5. Figuren vil sammen med delproblemstillingene strukturere oppgavens teori- og analyse.

Figur 1.1: Mulige årsakssammenhenger



Av figur 1.1 ser man at teknologisk endring, økonomisk globalisering, og politisk og institusjonelt press, har innvirkning på nasjonal strategi og politikk for utvikling og vekst. Politisk og institusjonelt press forstås her som påvirkning fra internasjonale finansielle institusjoner, store private aktører, handelspartnere eller regionale handelsblokker. Gjennom innvirkning på strategi og politikk har forholdene også effekt på havnemyndighetenes handlingsrammer.

Havnevirksomhet utgjøres i følge Brooks (2004) av tre elementer; *regulering*, *infrastrukturelle*- og *operasjonelle forhold*. Reguleringselementet omfatter to dimensjoner. Den første relateres til sikkerhet, miljø og kvalitet på havnetjenestene, mens den andre dimensjonen er økonomisk regulering av private havneoperatører (Trujilo og Nombela 2000). Infrastruktur elementet innebærer eierskap, utbygging og vedlikehold av kaistruktur og andre nødvendige fasiliteter for godshåndtering. Sistnevnte element innebærer håndtering av gods fra skip til land. Den organisatoriske sammensettingen av elementene er avhengig av omstendigheter som landets økonomiske struktur, havnens historiske utvikling, dens lokalisering og type gods tilgjengelig (Brooks 2004). Havnene kan være offentlige, hvilket innebærer at havnemyndighetene fungerer både som regulator, landeier og operatør. De kan være private, og da er samtlige elementer satt ut til private aktører. Frem til i dag har det operasjonelle i Tema havn vært delt mellom havnemyndighetene og private aktører, med førstnevnte som regulator og landeier. På grunn av GHATIG vil Tema havn omstruktureres til en landeierhavn, en organiseringsform som tilsier at havnemyndighetene er landeier og regulator. Private aktører har da langtidskontrakt på håndtering av gods. På grunn av dette har jeg i figur 1.5 en stiplet pil fra havnemyndighetene til operasjonelle forhold, og reflekterer deres rolle som regulator. Uansett organiseringsform er en effektiv og produktiv havn avhengig av samsvar mellom de tre elementene ettersom de er gjensidig avhengige.

En havn kan ha effekter på lokal og nasjonal økonomisk aktivitet hvis den er i stand til å trekke til seg import-, eksport-, og transittgods i en verden hvor det er stadig økende konkurranse blant havnene. En havn kan også ha effekter på økonomisk aktivitet dersom den klarer å trekke til seg både transportrelatert- og produksjonsrelatert virksomhet. Begge effekter er derimot avhengig av effektiv havnedrift, og en ineffektiv havn kan like gjerne føre til fraflytting og fallende aktivitet.

1.4 Oppgavestruktur

Oppgaven består av tre hoveddeler, henholdsvis prosjektgjennomføring, teori og analyse. Førstnevnte del vektlegger hvordan jeg har gått frem for å få tak i nødvendige data for å besvare oppgavens problemstilling, i tillegg til å avklare hva som skiller samfunnsvitenskaplig forskning fra andre typer innsamling av informasjon. I prosjektgjennomføringen vil det med andre ord reflekteres over de valg jeg har gjort underveis, samt å gi en begrunnet vurdering av disse.

Som nevnt vil de tre delproblemstillingene, samt figur 1.1, bidra til å strukturere oppgavens teori- og analysedel. I oppgavens del tre, sentrale begreper og teoretisk ramme, vil jeg presentere teori for å belyse underliggende årsaker og prosesser ved oppgavens problemstilling. Delen består av teori på tre nivå; overordnet, generell og tilpasset. Teori hva angår teknologisk endring, globalisering, moderniseringsteori og politisk økonomi hører til i førstnevnte kategori. Effekter av teknologisk endring og globalisering på skipsfart hører til under generell teori. Den tilpassede teorien for å besvare delproblemstillingene består av et rammeverk for å studere havneutvikling i tid og rom, altså den mer infrastrukturmessige delen av havnedrift. En klyngetilnærming er på den andre siden velegnet for å belyse regulering og operasjonelle forhold ved havnevirksomhet, eller forholdet mellom ulike aktører i havnen.

I oppgavens analysedel vil jeg ved hjelp av det teoretiske rammeverket studere infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold ved virksomheten i Tema havn, i tillegg til dens innvirkning på økonomisk aktivitet.

Avslutningsvis vil jeg oppsummere hovedfunnene fra mitt forskningsprosjekt, og konkludere i forhold til oppgavens problemstilling. Jeg vil også reflektere over egen tilnærmingssmåte, samt å presentere forslag til videre forskning.

3. Prosjektgjennomføring

"A research design is the logic that links the data to be collected (and the conclusions to be drawn) to the initial questions of study" (Yin 2003:19)

I denne delen av oppgaven vil jeg redegjør for hvordan jeg har gått frem for å få tak i de nødvendige data for å besvare oppgavens problemstilling. Samtidig ønsker jeg også å få frem hvilke forhold som skiller samfunnsvitenskaplig forskning fra andre typer innsamling av informasjon. Metodisk refleksjon er ifølge Hesselberg (1998) viktig for å sikre pålitelighet og gyldighet. Førstnevnte innebærer målenøyaktighet, bekreftbarhet og sikkerhet for at dataene er riktige, mens sistnevnte er viktig for å sikre logisk sammenheng mellom empiri og forskningsspørsmål (Hesselberg 1998).

3.1 Samfunnsvitenskaplig forskning

"Hva skiller samfunnsvitenskaplig forskning fra andre typer innsamling av informasjon" spør Ragin i "Constructing social research" (1994). Den ghanesiske avisen "Daily Graphic" skrev eksempelvis om fortsatt opphopning i Tema Havn til tross for ferdigstilte utbyggingsprosjekter.¹⁹ En annen skrev om massive tap av arbeidsplasser i Tema Havn som en konsekvens av utenlandske aktørers overtagelse av containerhåndtering.²⁰ Journalister er, i likhet med samfunnsvitere, opptatt av å samle inn relevant informasjon, organisere og analysere denne på en slik måte at den gir betydning, for deretter å gjøre denne tilgjengelig for et publikum (Ragin 1994).

Hva skiller journalistenes fremgangsmåte fra samfunnsviterenes? Alle som skriver om samfunnet konstruerer representasjoner av det sosiale liv, nærmere bestemt beskrivelser av et sosialt fenomen bygget på relevante ideer og bevis. Det kan derfor være vanskelig å skille mellom hva som er samfunnsvitenskaplig forskning og ikke (Ragin 1994). Ragin argumenterer for at samfunnsvitenskaplig representasjoner bygger på fire forhold; Disse forholdene kan være tilstede enkeltvis i andre former for representasjon av samfunnet, men alle fire er tilstedeværende i de fleste samfunnsvitenskaplige representasjoner;

¹⁹ Daily Graphic. *Congestion at Tema Harbour*. 13 feb. 2006.

²⁰ Ghanaian Chronicle. *Mass Job Losses at Tema Port*. 1 aug. 2005.

www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/printnews.php?ID=86997. (2/9-06)

- *to address phenomena that are socially significant in some way,*
- *to be relevant to social theory, either directly or indirectly,*
- *to be based on or incorporate large amounts of appropriate evidence, purposefully collected, and*
- *to result from some form of systematic analysis of this evidence*

(Ragin 1994:23)

I og med at min oppgave vektlegger en viktig medvirkende faktor for globalisering, havner og utvikling i transportsystemer, kan det med bakgrunn i Ragins definisjon kvalifiseres som samfunnsvitenskaplig representasjon. Det oppfyller dermed det første av de ovenstående krav.

Det vil komme frem av kapittel tre at oppgaven henvender seg til samfunnsteori som angår teknologisk endring, globalisering, økonomisk aktivitet og havner. I følge Ragin (1994) kan samfunnsteori sees på som et forsøk på å klargjøre så tydelig som mulig et sett av ideer som angår et særskilt fenomen eller en rekke fenomener. Tydelighet eller klarhet blir i denne sammenheng viktig ettersom teori rettleder forskningsprosessen. Min forskningsprosess og datainnsamling er formet av et teoretisk rammeverk, men som man vil se i del 3.2.1 er en kvalitativ forskningstilnærming kjennetegnet av åpenhet mot det ukjente. I løpet av forskningsprosessen må det derfor være en kontinuerlig dialog mellom teori og empiri for å sikre prosjektets gyldighet.

Krav tre og fire vektlegger en innsamling og systematisk analyse av store mengder data og i den følgende del vil disse krav belyses.

3.2 Mål og strategi

Samfunnsvitenskaplige representasjoner har som grunnleggende mål å få økt kunnskap om de tilstedeværende prosesser i samfunnet, men forskningen er basert på ulike strategier for å oppnå dette. En forskningsstrategi kan best forstås som en kombinasjon av forskningsmål og en bestemt forskningsmetode (Ragin 1994). En *kvantitativ forskningstilnærming* er eksempelvis opptatt av å finne korrelasjon mellom to variabler på grunnlag av en rekke case, mens en *kvalitativ tilnærming* fokuserer på årsakssammenhenger i et mindre antall case. Det som skiller tilnærmingene er ulikheter i forskningslogikk. En kvantitativ tilnærming er basert på et nomotetisk ideal hvor søken etter lovmessigheter er grunnleggende. Kvalitativ tilnærming er på den andre siden basert på et idiografisk vitenskaplig ideal, og skal i følge Hansen og Simonsen (2004) beskrive enkeltstående case i all deres kompleksitet. Kvalitativ forskning er kjennetegnet av få case og prosesser og meninger ved disse, mens kvantitative metoder vektlegger store utvalg, og utbredelse og antall. Jeg har valgt en kvalitativ forskningsstrategi

og i det følgende vil jeg redegjør for sentrale hovedtrekk i og argumentere for denne forskningstilnærmingen.

3.2.1 Kvalitativ forskningsstrategi

Som nevnt er det mulig å skille mellom ytterpunktene, kvalitativ og kvantitativ forskningsstrategi. Det er likevel ikke sagt at disse skillene er absolutte, og resultater fra kvalitative studier kan eksempelvis suppleres med statistikk og kvantitative studier kan suppleres med kvalitative data. Det som skiller de to ytterpunktene er ulikheter i forskningslogikk, noe som får konsekvenser for forskningsprosessen og hvordan resultatene vurderes (Thagaard 2003). Valget mitt falt på en kvalitativ forskningsstrategi først og fremst fordi målet er å få økt kunnskap om havnens funksjon i et samfunn i stadig endring. I utgangspunktet hadde jeg begrenset kunnskap om havner og deres rolle, og en kvalitativ forskningsmetode var fruktbart for å oppnå økt kunnskap på området.

I forkant av feltarbeidet hadde jeg utarbeidet en intervjuguide basert på kunnskap tilegnet gjennom sekundære kilder. Ved ankomst til Ghana ønsket jeg å få et overblikk over situasjonen, for å vurdere om den var slik jeg forestilte meg. Jeg gjennomførte derfor et pilotintervju med en representant for FNs Internasjonale Maritime Organisasjon (IMO). Dette intervjuet resulterte i oppklaring av enkelte misforståelser angående den pågående privatiseringsprosessen og arbeidsdelingen mellom havnene i Takoradi og Tema. På bakgrunn av dette gjorde jeg enkelte endringer i intervjuguiden, samt i planen for det videre arbeidet. Det er mulig å argumentere for at min ”virkelighetsforståelse” ble formet av representanten for IMO, men som illustrert i del 3.3 hadde jeg i forkant utformet fem hovedkategorier av informanter basert på deres ulike funksjoner i havnen, og denne ble ikke endret. På denne måten fikk jeg en nyansert oversikt, og fikk fanget opp problemer og utfordringer i studieområdet.

Det ovenstående illustrerer to sentrale forhold ved kvalitativ forskningsstrategi; *innlevelse* og *systematikk*. Innlevelse innebærer at forskeren må være åpen og mottakelig ovenfor inntrykk som kan gi informasjon om de forhold som studeres, og oppnå forståelse. Samtidig er det viktig med systematikk i forskningsprosessen, i den forstand at forskeren har et reflektert forhold til viktige beslutninger i løpet av prosessen. Systematikk er følgelig viktig for å sikre forskningsresultatets gyldighet. Forholdet mellom systematikk og innlevelse må ifølge Thagaard (2003) anses som en veksling mellom refleksjon over metodiske beslutninger på den ene side, og fleksibilitet og åpenhet på den annen side. På denne måten kan

forskningsprosessen, som i mitt tilfelle, tilpasses ny kunnskap og nye forhold som dukker opp underveis.

3.2.2 Case-studie tilnærming

En *case-studie* kan i denne sammenheng forstås som forskning som studerer få *case*, ofte bare en, i dybden (Hammersley og Gomm 2000). Denne typen forskning kan innebære innsamling av ustrukturerte data og en følgende kvalitativ analyse av disse, men kan også kombineres med kvantitativ forskningsstrategi (Yin 2003). I min forskningsprosess har jeg i all hovedsak basert meg på intervju. I enkelte tilfeller er kvantitative data fra sekundære kilder benyttet for å illustrere informantenes poenger.

I min oppgave har jeg valgt å bruke Tema havn i Ghana som case. I denne sammenheng argumenterer Ragin og Becker (1992) for at det er viktig å reflektere hva casen faktisk er en case av. I følge Ragin (1994) innebærer det å avgjøre om forskningstemaet er en case av noe, og å representere det som det, den siste fasen i kvalitativ forskning. På bakgrunn av dette vil refleksjon rundt min case og hva den er en case av belyses avslutningsvis.

Årsaken til at valget falt på et land i sør skyldes at havnens innvirkning er tydeligere i en slik kontekst. Simon (1996) påpeker at i nord er de mest lønnsomme utbyggingsprosjektene i stor grad allerede utført, og ytterligere utbedringer vil ikke nødvendigvis føre til positive effekter. I sør er det derimot større sannsynlighet for å se effektene av infrastrukturbygging grunnet jevnt over lav transportinfrastrukturdekning (Simon 1996). Økonomien, i alle fall Ghanas, er veldig avhengig av handel, og effektivitet eller ineffektivitet i landets transportportal vil ofte ha større utslag på økonomiske indikatorer som bruttonasjonalprodukt (BNP) (JICA 2001). Hovedårsakene til at valget falt på Ghana er at landet er engelskspråklig, det er politisk stabilt, samt at jeg hadde kjennskap til landet i forkant. Gjennom avislesing og litteratursøk var jeg også kjent med de pågående endringsprosessene og den debatt disse hadde skapt i Ghana.

Koblinger mellom økonomiske aktører er i utgangspunktet uendelige, og følgelig også gjeldende for case. Det er derfor viktig med en klar avgrensing og en tydelig formulert problemstilling for å unngå at man bli sittende med en mengde data som ikke er relevant for studiens målsetting. Casen i min oppgave er avgrenset til å gjelde; *aktører som er involvert i håndtering av skip og gods i Tema havn, samt aktører som er direkte avhengig av en velfungerende havn i sitt daglige virke*. Overordnede strategier og nasjonal regulering har også innflytelse på havnedrift og det ble naturlig å inkludere representanter fra sentrale

myndigheter i casen. Når dette er sagt er det viktig at forskeren er åpen for at casen kan endres etter hvert som man får økt kjennskap til situasjonen i den casen man studerer (Yin 2003). I forkant av feltarbeidet hadde jeg eksempelvis planlagt å gjøre to case, henholdsvis Tema og Takoradi. Etter hvert som jeg fikk økt kjennskap til situasjonen fant jeg det formålstjenlig å kun fokusere på Tema. Hovedårsaken til dette er at de to havnene har ulike karakteristika, hvor den ene hovedsaklig er en eksporthavn og den andre importhavn. På grunnlag av dette fant jeg det ikke hensiktsmessig å benytte meg av en komparativ case-studie tilnærming. Igjen ser man viktigheten av koblingen mellom systematikk og innlevelse, og at forskeren kontinuerlig reflekterer over dette forholdet.

3.2.3 Analytisk generalisering

I utgangspunktet var planen å benytte meg av en komparativ case-studie tilnærming i oppgaven. Fordelen med å velge flere case er at sannsynligheten for å finne generelle trekk øker (Yin 2003), og som i denne kontekst, si noe helhetlig om hvilken effekt teknologisk endring og globalisering har på havnedrift, i det minste i en ghanesisk kontekst. Økt kunnskap om situasjonen i Ghana resulterte i at jeg valgte å gjøre ett case-studie. I tillegg til ulike karakteristika var Tema Havn mer interessant med tanke på endringsprosessene; GHATIG, liberalisering og utbygging. For å gå i dybden valgte jeg derfor bort Takoradi havn med bakgrunn i at det er lite aktiviteter her, både med tanke på utbygging og transportvolum. De fleste bedriftene lokalisert i Takoradi er også lokalisert i Tema, og dermed fikk jeg et inntrykk av situasjonen i Takoradi ettersom en rekke av informantene trakk paralleller til Takoradi. Enkelt case-studiers styrke er ifølge Yin (2003) dets bidrag til ny kunnskap, og eventuell fremsetting av ny teori, og tilnærmingsmåten passer således godt overens med oppgavens mål.

På bakgrunn av det ovenstående er formålet med case-studiet å gi årsaksforklaringer gjennom inngående studier av mange variabler ved få objekter, og gir grunnlag for *analytisk generalisering*. I motsetning til statistisk generalisering er dette generaliseringer rundt årsaksfaktorer, og ikke påstander om lovmessigheter. Ifølge Hesselberg innebærer analytisk generalisering; *"en begrunnet vurdering av i hvilken grad resultatene fra en undersøkelse kan knyttes til å forutse hva som kommer til å skje i en annen lignende situasjon"* (Hesselberg 1998:8). Ved å sette meg inn i de pågående prosesser i Tema havn kan den kunnskap jeg tilegner meg være mulig til å overføre til en annen havn i en lignende kontekst. Jeg vil

derimot ikke være i stand til å utlede generelle påstander om alle havner, noe som er målet med statistisk generalisering.

I boken "Case-studier og generalisering" argumenterer Andersen (1997) for at case-studier bør utformes på en slik måte at det gir grunnlag for overførbarhet. I oppgaven er det tatt utgangspunkt i et teoretisk rammeverk som redegjør for underliggende årsaker og prosesser ved oppgavens problemstilling. Rammeverket kan da gi grunnlag for analytisk generalisering, i og med at det kan fungere som modell for sammenligning av resultater fra case-studier (Yin 2003). Anvendelse av rammeverket i analysen av situasjonen i Tema havn kan da forhåpentligvis gi kunnskap som peker ut over min egen case (Thagaard 2003).

3.3 Innsamling av data

"Social Researchers Use Large Amounts of Purposefully Collected Evidence"
(Ragin 1994:26)

Oppgavens datamateriell er basert på intervjuer med sentrale aktører i Accra og Tema fra midten av januar til begynnelsen av april 2006. Informantene kan deles inn i fem kategorier; sentrale myndigheter, havnemyndigheter, skip- og godshåndteringsaktører, aktører direkte avhengig av driften i havnen, samt offentlige og private organisasjoner. For å avdekke mer omfattende effekter på økonomisk aktivitet ville intervjuer med aktører indirekte avhengig av aktiviteten i havnen vært interessant, men de direkte effektene ble valgt for å begrense oppgavens omfang. Med indirekte effekter menes eksempelvis restauranter, hoteller og annen servicenæring etablert i Tema på bakgrunn av havneaktivitetene. Aktører som Ghacem og GAFCO er eksempelvis aktører direkte avhengig av aktiviteten i havnen på grunn av import av innsatsfaktor til produksjon av henholdsvis sement og matvarer.

I tillegg til intervjuer har jeg fått tilgang til rapporter utført på oppdrag av sentrale myndigheter og GPHA, samt statistikk. Sekundære kilder ligger også til grunn i besvarelsen av oppgavens problemstilling.

3.3.1 Utvelgelse av informanter

Utvelgelsen av informanter har bakgrunn i de fem hovedkategoriene jeg på forhånd bestemte. Dette var en hensiktmessig måte å få belyst ulike sider av problemstillingene på, samtidig som det videre analysearbeidet ble mer oversiktlig. Selve utvelgelsen av informantene bar preg av en strukturert *snøballmetode*. Snøballmetoden innebærer at man spør om informanten kan anbefale andre informanter. Et problem ved denne tilnærmingen er muligheten for en

gruppe informanter som kun representerer et syn av problemstillingen (Thagaard 2003). Ved oppdeling i hovedkategorier ble sannsynligheten for “meningsensidighet” redusert, og jeg fikk et nyansert og oversiktlig perspektiv på situasjonen i Tema. Jeg var også bevisst på at de anbefalte informantene representerte relevante egenskaper og kvalifikasjoner i forhold til problemstillingen.

Ved ankomst til Ghana hadde jeg ingen intervjuavtaler, men en viss oversikt over hvem jeg ønsket å intervju basert på andres studier av havnevirksomhet. Etter tidligere opphold i Ghana valgte jeg å oppsøke potensielle informanter direkte. I de fleste tilfeller henvendte jeg meg til ledelsen i potensielle bedrifter og organisasjoner. Fremgangsmåten resulterte i en del venting, men jeg fikk som regel truffet de jeg ønsket å intervju eller de henviste meg videre etter forklaring av oppgavens hensikt og mål. En “top- down” tilnærming var den mest hensiktsmessige ettersom potensielle informanter gjerne blir mer hjelsomme når man gjennom ledelsen ledelsen. Ved bruk av en ”top- down” tilnærming er det muligheter for at informantene svarer det de tror at deres overordnede vil høre, og ikke beskriver virkligheten slik de opplever den. Dette ble forhindret ved å forklare hensikten med prosjektet, og ved å forsikre informanten om anonymitet.

Etter hvert som min kunnskap om studieområdet økte fikk jeg oversikt over involverte aktører og relevante informanter. Jeg fikk et overblikk over bedrifter i Tema havn i GPHAs håndbok, samt i Ghanas gule sider. En oversikt over all økonomisk aktivitet lokalisert i Tema kommune var derimot ikke mulig å oppdrive, selv ikke hos det lokale handelskammeret. Ghanas statistiske byrå (GSS) hadde imidlertid en oversikt over industrivirksomhet lokalisert i kommunen. Dette illustrerer en sentral utfordring ved forskning i en slik kontekst. Det er mangel på bokføring og statistikk, noe som gjør sammenligninger over tid vanskelig.

Intervjuingen fortsatte til jeg oppnådde *meningsmetning*, og totalt 15 intervjuer, inkludert pilotintervju, ble holdt. Meningsmetning innebærer at forskeren begynner å kjenne igjen svar og argumenter. I følge Thagaard innebærer metningsmetning at; “...studiet av flere enheter synes ikke å gi ytterligere forståelse av de fenomenene som studeres” (Thagaard 2003:56). For å være i stand til å gjennomføre en dyptgående analyse av intervjuene er det også viktig at utvalget ikke er for stort.

Intervjuenes varighet strakte seg fra en halv til to timer. I tillegg til intervjuene hadde jeg også samtaler med syv aktører. Årsaken til at jeg har valgt å kalle dette samtaler er på grunn av varigheten. Ting må skje raskt i transportsektoren, og informanten ikke hadde tid til et fullstendig intervju, men heller en kort samtale eller diskusjon rundt enkelte av intervjuguidens hovedpunkter.

3.3.2 Intervjusituasjonen

I en intervjusituasjon oppstår kunnskap gjennom dialog, altså en samtale mellom to parter om et tema av felles interesse. Kvale argumenterer for at det ikke finner sted en gjensidig form for interaksjon mellom to likeverdige parter, men heller et assymetrisk maktforhold; *“intervjueren definerer situasjonen, presenterer samtaleemnene, og styrer intervjuet gjennom å stille ytterligere spørsmål”* (Kvale 1997:74). På den andre siden er det imidlertid informanten som avgjør hvor åpen han skal være (Thagaard 2003). Avgjørende i denne sammenheng kan være hvordan informanten oppfatter forskeren. Jeg var derfor nøye på å følge gjeldende ghanesiske normer som jeg hadde fått kjennskap til gjennom tidligere besøk i landet, andre som hadde vært på feltarbeid, og gjennom kontaktperson i Ghana.

Ytre kjennetegn, som eksempelvis hudfarge, kan skape en sosial avstand mellom forsker og informant i intervjusituasjonen (Thagaard 2003). I dette tilfellet hvor fokus var et tema av felles interesse, og en del av deres profesjonelle sfære og ikke egen livsverden, var ikke dette en begrensing i forhold til informantens åpenhet. I forhold til endringsprosesser er det gjerne lettere å snakke med en utenforstående forsker enn en lokal, ettersom det kan knyttes usikkerhet til forskerens objektivitet.

Makt og posisjonsforholdet mellom forsker og informant er avhengig av hva det forskes på og i hvilken kontekst forskningen finner sted. I følge Thagaard (2003) er det uansett viktig å reflektere over forhold som virker inn på intervjusituasjonen fordi det kan ha betydning for forskningsresultatene pålitelighet (Thagaard 2003).

Kunnskapen jeg tilegnet meg i intervjusituasjonen utgjør en sentral del av oppgavens datamaterial, og materialet kan karakteriseres som informativt om situasjonen i Tema havn. I intervjusituasjonen, og i analysen, er det imidlertid viktig å reflektere over informantenes uttalelser, og hva de representerer, fordi dette kan ha innvirkning på forskningsresultatets pålitelighet. Representantene for sentrale- og lokale myndigheter, samt havnemyndighetene, var eksempelvis opptatt av å få frem hvor flinke de var og, hva de hadde oppnådd. Utenlandske private aktører ønsket å fremheve positive aspekter ved privatisering og deres rolle, mens lokale private aktører på den andre siden var opptatt av utenlandske selskapers utnyttende karakter. Oppgavens informantgruppe består av aktører med ulike egenskaper i forhold til eierskap og virksomhetsområde, og jeg fikk belyst ulike perspektiver på situasjonen.

3.3.3 Forskningsintervjuet

Forskningsintervjuet kan ha ulik grad av strukturering. Enkelte preges av et fast oppsett med standardiserte spørsmål, mens andre har en mer åpen karakter (Kvale 1997). Før avreise til Ghana utformet jeg intervjuguide²¹ for fire av de fem hovedkategoriene av informanter. Intervjuguiden var basert på noen hovedtemaer jeg ville ta opp med informantene, men ble ikke fulgt etter punkt og prikke. Under pilotintervjuet fant jeg som nevnt ut at enkelte forhold var annerledes enn jeg hadde forestilt meg, og så meg nødt til å foreta enkelte endringer i guiden. Enkelte av informantene tok i tillegg opp temaer jeg synes var interessante og relevante i forhold til problemstillingen, og jeg vektla dermed noen av disse temaene selv om de ikke var spesifikt vektlagt i intervjuguiden. Som sagt oppstår kunnskap gjennom dialog, og etter hvert som intervjuene utviklet seg ervervet jeg mer kunnskap om temaet og det ble naturlig å følge opp informantens "tråder". En slik tilnærmingssmåte bidrar til å gjøre analysearbeidet og struktureringen mer utfordrende, men ved å kategorisere informantene skapte jeg en struktur i datamaterialet, noe som også hjalp meg i analysearbeidet.

Under de fleste intervjuene benyttet jeg diktafon. Enkelte informanter ønsket ikke dette, mens andre foretrakk at den ble skrudd av når de snakket om forhold som for eksempel relasjon til andre aktører og liberaliseringsprosessen, noe jeg respekterte. Diktafon ble brukt for å være fokusert på selve intervjusituasjonen og å stille gode oppfølgingsspørsmål, enn å være opptatt med å skrive gode notater (Thagaard 2003). Et annet argument for å benytte meg av diktafon var språket. Ved å bruke diktafon får man en stor mengde informasjon som må transkriberes og analyseres, noe som er en tidkrevende jobb. I transkriberingsprosessen fikk jeg derimot godt kjennskap til det innsamlede materialet og en helhetsforståelse som ikke hadde vært oppnåelig kun ved notatskriving.

3.4 Analyse av data

"Social Researchers Analyse Evidence Systematically" (Ragin 1994:28).

Analyse av data er ikke en egen fase i prosjektet, men må forstås som en kontinuerlig prosess. Dette er viktig for å sikre forskningsresultatets gyldighet (Ragin 1994). Med andre ord at det er samsvar mellom empiri og forskningsspørsmål, og empiri og teori.

Kvalitativ og kvantitativ forskning er basert på ulik forskningslogikk, noe som får konsekvenser for hvordan man analyser data. Thagaard (2003) argumenterer for at målet med

²¹ Intervjuguide se vedlegg 8.1.

en kvalitativ analyse er å få frem en helhetsforståelse av dataenes meningsinnhold (Thagaard 2003). Det er mulig å skille mellom personsentrerte og temasentrerte tilnærmelser for analyse, men i tråd med kvalitative analyses mål om helhetsforståelse er det hensiktsmessig å kombinere de nevnte tilnærminger (Thagaard 2003). Oppgaven vektlegger havners funksjon, og for å oppnå inngående kunnskap om temaet har jeg valgt å kombinere de ovennevnte tilnærminger.

Sentralt ved begge former for analyse er at det transkriberte intervjuet deles opp i kategorier. Her utformet jeg kategorier med utgangspunkt i det teoretiske rammeverket, som også var temaer i intervjuguiden. I de tilfeller hvor kategoriene ble for omfattende ble underkategorier valgt for å gjøre analysen mer oversiktlig. For å utdype infrastruktur-kategorien ble det naturlig å benytte underkategoriene; havneinfrastruktur, IT, og tilgang til omlandet.

Formålet med en kategorisering er å legge til rette for sammenligning mellom ulike aktørers forståelse og mening. Et hensiktsmessig antall kategorier er viktig ettersom for mange kan føre til at sammenligningen blir uoversiktlig, mens for få vil føre til at mye informasjon går tapt (Thagaard 2003). Jeg kom frem til et hensiktsmessig antall kategorier som gjorde det mulig å danne et mønster i teksten, og la et godt grunnlag for tolkning.

Med bakgrunn i målet om helhetsforståelse benyttes lengre informantsiter i oppgavens analysekapittel. Av samme årsak har jeg latt være å gjøre endringer i det transkriberte materialet som anvendes. Sitatene i teksten er valgt ut for å illustrerer poenger i henhold til det teoretiske rammeverket. De representerer enten allmenne oppfatninger i informantgruppen, eller enkelt aktørers syn og vurdering av situasjonen i Tema.

3.5 Etiske vurderinger

Kvale (1997) vektlegger at etiske vurderinger ikke er en særskilt fase i forskningprosessen, men må finne sted under hele prosessen. *Informert samtykke* og *konfidensialitet* trekkes frem som særlig viktige (Kvale 1997). Førstnevnte innebærer at informanten blir informert om oppgavens overordnede mål, samt hovedtrekkene i prosjektgjennomføringen. Det er imidlertid begrenset hvor mye informasjon informanten kan få om oppgaven, og Thagaard (2003) begrunner dette med at; *“for detaljert informasjon kan påvirke deltakerenes atferd”* og at *“det er begrenset hvor mye informasjon forskeren kan gi om hvordan prosjektet vil utvikle seg”* (Thagaard 2003:23). For detaljert informasjon eller ordlyden i informasjonen man gir informanten kan legge føringer på intervjuet, noe jeg opplevde. Når oppgaven ble presentert

for de første informantene benyttet jeg ordet “utvikling”. Jeg opplevde at det straks la føringer på intervjuet, i tillegg til at svarene ble veldig altomfattende. En av årsakene til dette kan være utviklingsdiskursens sterke posisjon i det ghanesiske samfunn. På bakgrunn av dette valgte jeg å benytte “økonomisk aktivitet” i stedet, noe som gav mer relevant og avgrenset informasjon.

I følge Kvale (1997) innebærer informert samtykke at det blir opplyst om at deltakelse i forskningsprosjektet er frivillig, og at det er fullt mulig å trekke seg hvis det skulle være ønskelig. Jeg fikk informert samtykke av alle informantene, i tillegg til at jeg opplyste om konfidensialitet. Dette ble gjort for å sikre en mest mulig åpen dialog mellom informanten og meg som forsker. Ved å anonymisere informantene er det mulig informanten uttaler seg friere. Enkelte av informantene hadde ingen betenkligheter med å bli sitert, men jeg har allikevel anonymisert samtlige i form av å ekskludere navn og tittel. Dette skyldes at det er bedriften eller organisasjonen informanten representerer som er det viktige i relasjon til min problemstilling.

4. Sentrale begreper og teoretisk rammeverk

".. a theory represents a "way of seeing", a view of the world, an aid to ordering and organising the world" (Simon 1996).

For å klargjøre årsakssammenhenger i forhold til oppgavens problemstilling introdusertes figur 1.1, og for å utdype de underliggende årsaker og prosesser ytterligere vil teori på tre nivå anvendes. Henholdsvis på overordnet, generelt og tilpasset nivå.

I figur 1.1 illustreres det at teknologisk endring, globalisering, samt politisk og institusjonelt press har innvirkning på myndighetenes valg av strategi og politikk for utvikling og vekst. Teori på overordnet nivå benyttes for å belyse dette forholdet.

Globalisering og teknologisk endring har implikasjoner på skipsfart, samt hvordan denne drives. På bakgrunn av et økonomisk og et teknologisk avhengighetsforhold mellom skip og havnene de bruker har dette også hatt effekter på havnedrift. Begrepenes meningsinnhold vil her presiseres før de overføres til skipsfart og havnevirksomhet, og inngår da i kategorien generell teori.

I forhold til myndighetenes valg av strategier og politikk for utvikling og vekst vil moderniseringsteori og politisk økonomi presenteres. Begge har vært underliggende for strategier og politiske virkemidler for utvikling av økonomisk aktivitet, både i nord og sør. Moderniseringsteori er basert på ny-klassisk økonomisk tankegang, mens politisk økonomi følger marxistisk økonomi. Retningene bygger på ulike antagelser, og vil således gi ulike perspektiver på forholdet mellom transport og økonomisk aktivitet.

Av figur 1.1 ser man at havnevirksomhet utgjøres av tre gjensidig avhengige elementer; infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold, og teori på tilpasset nivå vil anvendes for å studere årsakssammenhenger involvert. "Anyport"- og "Superterminal"-modellene vil legge grunnlaget for analyse av havneutvikling i tid og rom. De Langens alternative rammeverk vil brukes for å belyse operasjonelle- og reguleringsmessige forhold, eller aktørers interaksjon.

4.1 Teknologisk endring og globalisering

Utvikling innen transport og kommunikasjonsteknologi²² har redusert avstand, og i løpet av det 20 århundret har det funnet sted økende økonomisk og industriell integrasjon. Denne prosessen blir betegnet som økonomisk globalisering. Ifølge Levinson (2006) har

²² Space shrinking technologies (Dicken 2004).

innovasjoner som containerisering økt andelen av varer som på økonomisk forsvarlig vis kan bli produsert i stor avstand fra forbrukermarkedet. Transportens punktlighet er i tillegg forbedret, og produsenter har større muligheter til å benytte råvarer og andre innsatsfaktorer fra ulike steder i produksjonsprosessen (Levinson 2006). Teknologisk endring kan altså være en tilrettelegger for strukturell endring i økonomien. Dette blir nærmere belyst i del 4.1.2, men først vil jeg redegjøre for globalisering.

4.1.1 Globalisering...

Synet på globalisering er delt, og det er mulig å skille mellom *hyperglobalister* og *skeptikere*. Hyperglobalistene²³ hevder nasjonalstaten ikke lenger er en aktør eller en økonomisk enhet av betydning. Forbrukerpreferanser og kultur er i tillegg homogenisert, og menneskers behov er dekket av standardiserte varer fra flernasjonale selskaper uten forpliktelser til et særskilt sted. Geografiske skiller er visket bort og alt er styrt av aktører på globalt nivå. Skeptikerne²⁴ argumenterer på den andre siden at det nye ved dagens situasjon er sterkt overdrevet, og at verdensøkonomien var mer integrert i perioden før første verdenskrig. Verden er ifølge skeptikerne internasjonalisert fordi nasjonalstaten er av fortsatt stor betydning (Dicken 2004).

Dicken (2004) påpeker at ingen av disse synene representerer verden slik den er i dag. Handel mellom land og verdensdeler er ikke et nytt fenomen. Det som kjennetegner dagens økonomiske system er derimot økende *funksjonell integrasjon*. Dette innebærer at produksjonsprosessen splittes opp og at geografisk spredte produksjonsprosesser integreres, og sees på som en konsekvens av liberalisering og teknologisk endring. Globale produksjonsnettverks struktur og organisering er imidlertid et resultat av foretakenes nasjonale kontekst (Dicken 2004). Mens kappløpet om markedsandeler tidligere var basert på eksport av varer er dagens ledende strategi ifølge Ernst og Lundvall (2004) global produksjon, en tendens som gjenspeiler funksjonell integrasjon. Dette har resultert i integrasjon av nasjonale økonomier i form av flyt av varer og kapital (Ernst og Lundvall 2004). Økt vareflyt har bidratt til økt transportbehov, og følgelig også behovet for en godt utbygd transportinfrastruktur.

Som en konsekvens av konkurranse på globalt nivå har bedrifter opprettet komplekse produksjonsnettverk for å oppnå mest mulig kostnadseffektiv produksjon, samt for å få tilgang til markeder med vekstpotensial. Tilgang til områder med attraktive forhold er vel så

²³ Castells 1996, Ohmae 1995, Friedman 1999, Giddens 1999.

²⁴ Hirst og Thompson 1992.

viktig som kostnadsreduksjon i produksjonsprosessen. Dette skyldes at lave produksjonskostnader tas for gitt, og at store internasjonale aktører er på jakt etter lokaliteter som kan gi ny næring til deres kjernevirksomhet. Land uten mulighet til å tilby slike forhold utelukkes dermed fra internasjonal produksjon, og en rekke land i sør har opplevd nedgang i utviklingspotensial som en konsekvens av dette (Ernst og Lundvall 2004). På den ene siden har globaliseringsprosessene bidratt til å integrere deler av verdensøkonomien, mens på den andre siden har steder uten særskilte lokaliseringsfordeler blitt desintegrert.

Økt mobilitet er et faktum i dagens samfunn, men i og med at hver enhet i produksjonsnettverket er lokalisert til sted, påpeker Dicken (2004) for at verden utgjøres av både ”space of flows” og ”space of place”. Dette står i motsetning til hyperglobalistenes syn hvor geografien er erklært død, og der samfunnet kun består av ”space of flows”²⁵, som betyr at alt henger sammen. Enhetene i produksjonsnettverkene er fysisk lokalisert til sted, men også i den forstand at forretningspraksis gjenspeiler sosiale forhold, samt institusjonell og sosial praksis. Store flernasjonale selskaper med globale produksjonsnettverk er sentrale aktører i verdensøkonomien, men nasjonalstaten har fortsatt som oppgave å regulere økonomisk aktivitet (Dicken 2004). På bakgrunn av dette vil jeg å argumentere for at globaliseringsprosessene innebærer økt samspill mellom forhold på globalt og lokalt nivå. Lokale forhold er i økende grad et resultat av prosesser som finner sted på høyere geografisk nivå og vice versa.

4.1.2 ...og dens effekt på skipsfart

Innledningsvis argumenteres det at lavere transportkostnader har vært en medvirkende faktor til globalisering. Containerisering har i denne sammenheng stått sentralt ettersom den har bidratt til å integrere markeder og kunder i et sikkert, pålitelig og kostnadseffektivt transportsystem (Slack 2004). Disse prosessene har igjen ført til endringer i hvordan skipsfart drives.

Som en konsekvens av økt internasjonal handel har rederiene opprettet flere seilinger til flere markeder med stadig større skip, noe som har medført et betydelig finansielt press. Tilveksten av nye aktører i næringen har også resultert i økt konkurranse. En utbredt løsning på disse utfordringene har vært fusjoner²⁶ og allianser. Sistnevnte innebærer *samseilinger* på enkelte ruter, mens de fortsetter å være konkurrenter på andre. Samseiling kan her forstås som at skip fra et rederi reserverer plass til et visst antall containere fra et annet rederi for å

²⁵ Manuell Castells (1996)

²⁶ Innebærer både oppkjøp og sammenslåing

maksimere alle parters ressursutnyttelse. Fusjoner finner gjerne sted i tilfeller hvor aktører ikke er i stand til å konkurrere og kan således bli en oppkjøpkandidat. Dette kan også forekomme hvis aktører ønske å tre inn i nye markeder ved å kjøpe opp allerede tilstedeværende aktører i det aktuelle området. Allianser mellom rederier er ikke et nytt fenomen, men det kvalitativt nye er sterkere integrasjon og opprettelse av globale nettverk. Dette har resultert i større likhet i forretningspraksis på sjøtransportsiden med tanke på konstruksjon av transportnettverk som er koblet sammen mellom ulike markeder, bruk av sammenlignbare skip på lignende markeder, felles godshåndteringspraksiser og samkjøring av dokumentasjonsprosedyrer. Selskaper som betjener globale markeder forsøker å benytte standardiserte operasjonelle og markedsføringsmessige praksiser for å drive forretninger i ulike regioner (McCalla, Slack og Comtois 2004). Økt samkjøring av praksiser har gjort sending av gods enklere for vareeieren.

Slack (2004) hevder fusjoner og allianser har bidratt til en form for homogenisering av seilingsmønstre, da særlig på ruter mellom de største markedene. Samseilingsfordelene gjør det økonomisk forsvarlig for rederiene å ta i bruk de største containerskipene på disse rutene. Det er et begrenset antall havner med mulighet til å tilby tilstrekkelige fasiliteter, dybde og operasjonelle forhold, og dette har ført til at allianser av aktører tjener de samme havnene i de største markedene. På den andre siden har samseiling resultert i at rederiene har fått frigjort skip til bruk på andre markeder. Dette har dermed styrket containertransportens globale karakter (Slack 2004), i og med at mindre markeder har blitt integrert i rederienes globale nettverk.

Valg av havn kan altså ses i direkte sammenheng med hvordan rederier ønsker å utnytte markeder. Ekspansjon til nye markeder fører åpenbart til nye havneanløp, men samseilinger har i følge Slack (2004) ført til en revurdering og en rasjonalisering av tradisjonelle anløpmønstre. Slike endringer har ført til stor usikkerhet og store kostnader for havnemyndighetene. Tilpasning av havnene for å kunne ta i mot stadig større skip er en kostbar affære og kilde til store utfordringer på grunn av uvisshet om rederiet eller alliansen vil fortsette sine anløp eller ikke (Slack 2004). Konsentrasjon av seilingsmønstre har med andre ord ført til økt konkurranse blant havner og konsentrasjon av gods i knutepunkthavner (Baird 2005), men også anløp i havner i nye markeder. I likhet med flernasjonale selskaper i andre næringer er også de globale transportaktørene opptatt av lokaliteter som kan tilby lave kostnader, men også særskilte lokaliseringsfordeler som eksempelvis godt utbygd havneinfrastruktur, god tilgang til omlandet og adgang til vekstmarkeder.

For å realisere det økonomiske potensialet forbundet med containerisering har det vokst frem leverandører av totale dør-til-dør transportløsninger, noe som også er tilfellet blant en rekke av de største rederiene. I motsetning til på sjøtransportsiden er det store ulikheter i praksis på landtransportsiden. McCalla, Slack og Comtois (2004) argumenterer for at effektivitetsfordelene av samarbeidet på sjøtransporten svinner hen når godset kommer til havn. Transportørens mangelfulle evne til å implementere en global strategi på landtransportdelen skyldes fire forhold;

- 1) geografi
- 2) økonomisk aktivitet
- 3) transportinfrastruktur
- 4) institusjonelle hindringer

Førstnevnte innebærer faktorer som landareal, befolkningstetthet og kystlinje. Punkt nummer to vil si at ulikheter i sammensetting av økonomisk aktivitet og størrelse på forbrukermarkeder bidrar til å skape retningsubalanse i containerflyten. Transportørene må da utvikle særskilte regionale strategier for å sikre at rett type container er på rett sted til rett tid. Havnene på vestkysten av USA fylles eksempelvis opp av tomme containere, mens det i Asia er stor etterspørsel. Punkt nummer tre vektlegger utfordringer knyttet til ulikheter i tilgjengelig transportinfrastruktur, og er særlig gjeldende for land i sør. Dette gjør det vanskelig for transportører å utvikle universelle praksiser når det kommer til transport av containere på land. Punkt fire, institusjonelle hindringer, karakteriseres som den største utfordringen for transportører med ønske om å implementere en universell containertransportstrategi. Det er mulig å skille mellom to typer institusjonelle hindringer; *regulerende* og *operasjonelle*. Førstnevnte innebærer lovverk som har innvirkning på skipsfart og er viktig fordi alle transportører må forholde seg til gjeldende lover i de områder de har virksomhet. Allianser og sammenslåinger er eksempelvis bundet av konkurranselovgivning for å unngå ødeleggende effekter på vareeierne. Kontrakter mellom vareeier, allianser og individuelle rederier er også underordnet nasjonal regulering av tilsvarende årsak. Operasjonelle hindringer refererer til tollprosedyrer, lisenser og integrering av intermodal transport med andre former for transport. Hindringene er ulike på ulike steder, og ettersom containerisering er et verdensomspennende fenomen er dette forhold som må vurderes i forbindelse med implementering av globale strategier for containertransport (McCalla, Slack og Comtois 2004).

Skipsfart er en global industri med innflytelse på globaliserings, men er igjen formet og stilt ovenfor utfordringer som disse prosessene har ført med seg. En form for homogenisering av forretningspraksis på sjøtransportsiden har funnet sted, mens landtransportdelen i stor grad er preget av at regionale og lokale faktorer har bidratt til å skape særskilte løsninger i stedet for universelle. Globaliseringens effekt på skipsfart og containertransport er med andre ord i tråd med Dickens (2004) argument om at verden består både av "space of flows" og "space of place".

4.1.3 Innovasjon, teknologisk endring og produktivitet...

Teknologisk endring har vært tilrettelegger for økt økonomisk integrasjon. Den er betegnet som "the great growing engine of change" (Dicken 2004:85), og blir ofte omtalt synonymt med *økonomisk vekst*. Dette innebærer økning i mengde eller verdi av en økonomis produksjon av varer og tjenester. *Økonomisk utvikling* viser på andre siden til forbedret livskvalitet i forbindelse med endring, og ikke nødvendigvis økning i sysselsetting, og dens karakter. Utvikling reflekterer heller ikke mengde og pris på varer og tjenester produsert lokalt (Malecki 1991). Malecki (1991) påpeker at *teknologisk endring* antakelig er den viktigste kilden for *strukturell endring*. Teknologisk endring omgjør sammensettingen av produkter, industri, bedrifter og arbeidsplasser, og utgjør således endring i økonomiens struktur. Strukturell endring omfatter ikke bare økonomiens kvantitative egenskaper som vekst, men også fordeling og stabilitet. Dette skyldes at investeringer i ny teknologi og prosessutvikling, sammen med utdanning og organisatorisk endring, har langsiktige resultater for en økonomi i form av økte markedsandeler for bedrifter, og bedre utdannet og lønnet arbeidskraft (Malecki 1991). Begrepet kombinerer således på vekst- og utviklings kvantitative og kvalitative egenskaper.

Her er det viktig å vektlegge teknologisk utvikling som *tilrettelegger* for strukturell endring, og ikke et uunngåelig resultat. Ulike steder trenger ulike løsninger på tilsynelatende like problemer, og teknologi kan her fungere som en tilrettelegger, men er på ingen måte løsningen på alt (Dicken 2004). Utbygging og forbedring av transportinfrastruktur kan eksempelvis bidra til økonomisk vekst gitt at andre forhold også ligger til rette. Det tilsvarende er gjeldende for teknologi, og det er derfor viktig at man unngår teknologisk determinisme.

Storper og Walker (1989) definerer *teknologi* som;

"the general capabilities of human society to transform nature into useful products for human consumption, and this takes four main forms: as general theoretical and practical understanding of how to do things (social knowledge), as objects (goods), as installed techniques of production (processes), and as the personal know-how and abilities of workers (skills) (Storper og Walker 1989:51).

I tråd med en slik forståelse innebærer teknologi faktorer som kunnskap, utstyr og praksiser som bruker arbeidskraft mer effektivt. Kombinasjon av kunnskap og teknikk er et resultat av menneskelig praksis og er kimen til teknologisk endring. Utviklingen er med andre et resultat av praktisk bruk av kunnskap og ideer for å løse eksisterende problemer og utfordringer, og bidrar til konstant oppdatering av kunnskap gjennom praksis (Storper og Walker 1989). Med bakgrunn i en slik oppfatning kan teknologisk endring forstås som en form for læring. Teknologi er imidlertid en sosialt og institusjonelt forankret prosess, og sosial og økonomisk kontekst reflekteres i måten teknologi blir benyttet på (Dicken 2004). I definisjonen av teknologi blir et samfunns evne, eller "know how", vektlagt, og denne er ikke forubestemt. Teknologisk evne avhenger av bedrifter, deres aktiviteter og i hvor stor grad de er knyttet opp mot det ledende, eller "best practice". *Ledende teknologi* innebærer prosesseteknologi (maskineri, utstyr og ledelsespraksiser) som strekker seg fra de mest effektive metoder til de mest ineffektive. Nyere maskineri inkluderer eller omfatter nyere begreper, teknikker og kunnskap som har tilbørighet til å gi fordeler til bedrifter, eller regionen, hvor denne teknologien er implementert. Bedrifter og land som ikke er kontinuerlig oppdatert på teknologifronten, både hva gjelder vitenskap og produksjon, finner det veldig vanskelig å følge opp endringer andre steder. De store mengdene informasjon og den hurtige teknologiske endringen gir store utfordringer for økonomiske aktører som ikke er i stand til å holde seg oppdatert grunnet mangel på kapital og lav grad av tilgjengelig kunnskap (Malecki 1991).

Dicken (2004) skiller mellom ulike former for teknologisk endring, og her ønsker jeg å belyse tre av dem. *Inkrementelle innovasjoner* innebærer små og gradvise bearbeidelser av eksisterende produkter og prosesser, og er skapt gjennom såkalt "learning by doing" og "learning by using". Hver for seg har disse gradvise endringene lite å si, men på sikt har de stor betydning. *Radikale innovasjoner* vil si introduksjon av et helt nytt produkt eller en helt ny prosess. En enkelt radikal innovasjon vil derimot ikke få omfattende effekter på det økonomiske system. For å oppnå dette er det nødvendig med endring i *teknologisk system*, og er basert på både inkrementelle og radikale innovasjoner, i tillegg til passende organisatoriske innovasjoner. Disse har omfattende effekt på store deler av økonomien, og kan bidra til fremveksten av nye næringer (Dicken 2004).

Ifølge Perez (2004) er det nødvendig med fokus på *diffusjonsprosessen* for å forstå prosessene involvert ved teknologisk endring. Dette skyldes at mer er teknisk mulig enn det som er økonomisk forsvarlig, og mer er økonomisk forsvarlig enn det som er sosialt akseptert. For at innovasjonen skal oppnå allmenn utbredelse er den avhengig av å passere samfunnet seleksjonsmekanisme. Innovasjonsdiffusjon er altså ingen passiv prosess. Endring i relativ kostnadsstruktur og modenhet i eksisterende teknologiske systemer er forhold som kan bidra til å svekke seleksjonsmekanismene, og kan eksempelvis bidra til endringer i teknologiske systemer (Perez 2004). Malecki (1991) anvender *produksyklus-teorien* for å illustrere utviklingen fra innovasjon til modent produkt. Denne vektlegger at et produkts utbredelsesprosess følger en bestemt utvikling fra tidlig produkt, vekst, modenhet til foreldelse. Når produktet først er lansert på markedet er interessen lav fordi potensielle brukere har begrenset kunnskap. Det er også knyttet usikkerhet til produktets kvalitet og pålitelighet. Gitt at produktet oppnår aksept i markedet vil det gå inn i en vekstfase etter hvert som etterspørselen stiger. Etterspørselen vil i de fleste tilfeller ha en topp, det oppnår modenhet og etterspørselen vil jevne seg ut. Ved modenhetsstadiet vil etterspørsel etter produktet bli negativ. Produktsyklus-teorien impliserer at alle produkter har en begrenset levetid, men varigheten på syklusen vil avhenge fra produkt til produkt. Jevnt over er produktsyklusen blitt kortere, og for å sikre fortsatt vekst og lønnsomhet er bedriftene avhengige av kontinuerlig innovasjon (Malecki 1991). Modellen er blitt kritisert av blant annet Klein og Rosenberg for å basere seg på en *lineær innovasjonsmodell*, noe som innebærer at innovasjon har utgangspunkt i målrettet forskning og utvikling i motsetning til innovasjon basert på såkalt ”learning by doing” og problemløsning (Klein og Rosenberg 1986 i Malecki 1991). Produktsyklus-teoriens styrke er at den vektlegger både arbeidskrafts- og kapitalbehovene til bedrifter i ulike produktfaser, den vektlegger oppgang og nedgang i innovasjonsaktiviteter i ulike næringer, og den vektlegger at lokalisering er avhengig av hvilken type økonomisk aktivitet som finner sted. I tillegg reflekterer teorien ledende produkteknologi i en næring. Nye produkter vil bare bli produsert av de bedrifter som er i stand til å identifisere de kombinasjoner av innsatsfaktorer og markeder som tillater god lønnsomhet (Malecki 1991).

Teknologisk endring bidrar ifølge Storper og Walker (1989) til økonomisk vekst ved endring av både *prosesser* og *produkter*. Prosessendringer er vanligvis forventet å øke produksjonen gitt en mengde innsatsfaktorer, mens produktendring øker utvalget og kvaliteten på tilgjengelige varer og tjenester. Disse to forholdene overlapper hverandre når produkter fra en næring er involvert i produksjonsprosessen til en annen. Ved prosess- og

produktendringer har en bedrift mulighet til å utkonkurrere aktører som ikke endrer seg, de kan få en økning i markedsandeler, samt økt profitt. På lang sikt øker teknologisk utvikling arbeidskraftens marginale produktivitet, reduserer mengden naturressurser påkrevd per produksjonsenhet, samt øker antall maskiner. Mekanisering vil ha effekt på produksjonsprosessen som helhet, men trenger ikke nødvendigvis å gi umiddelbar effekt på arbeidskraft. På lengre sikt må imidlertid tilsvarende endringer finne sted i arbeidsmetoder, arbeiderforhold og arbeidsmarkedsprosedyrer (Storper og Walker 1989).

4.1.4 ... og deres effekter på skipsfart

"Though ships had been plying the seas for thousands of years , using them to move goods was still a hugely complicated project in the 1950s" (Levinson 2006:16).

Godshåndteringsmetoder i havnene var i forkant av containeriseringen uforandret over lang tid. Utstyrt med bæreseler var gjenger av havnearbeidere ansvarlige for lasting og lossing. Innføring av kraner hadde minimal effekt ettersom lasterommene på skipene var små og trange, og stuing måtte utføres fysisk av havnearbeidere (Levinson 2006). Godshåndteringsprosessen var svært arbeidsintensiv, med begrenset produktivitet, noe som førte til at havnene representerte en betydelig flaskehals i transportkjeden. Skipene tilbrakte mer enn halvparten av tiden i havnen, uten inntjening, mens faste kapitalutgifter, lønninger og havneavgifter fortsatte å løpe. Lav produktivitet i havnen resulterte i at rederiene måtte sette inn flere skip for å betjene sine faste ruter (Slack 1998), og dermed høyere transportkostnader for vareeieren. Ettersom alt gods ble stuert sammen i samme lasterom var det heller ikke uvanlig at lasten ankom destinasjonen med store ødeleggelser. Transport i stykkgoodsform gjorde også lasten utsatt for tyveri. Dette skyldtes hovedsaklig at lasten ble transportert enkeltvis fra varehus til skipsside før det ble lastet ombord i skipet. Tilsvarende prosess fant sted under lossing (Levinson 2006).

Løsningen på utfordringene involvert ved godstransport var åpenbar. Hvorfor kunne man ikke samle alt stykkgoods i store bokser og flytte disse, i stedet for å laste og losse, flytte og gjenpakke tusenvis av enkeltgjenstander? Eksperimentering med å samle stykkgoods i bokser hadde funnet sted, både på sjø og bane, opp gjennom tidene. Til tross for dette var det ikke før Malcolm McLean transporterte 58 containere på et ombygd tankskip²⁷ fra andre verdenskrig, fra Port Newark til Houston 26 april 1956, at containerisering kom til reell kommersiell nytte (Levinson 2006). Å samle gods i bokser med standardiserte dimensjoner

²⁷ Ideal X

kan bli sett på revolusjonerende. Dette innebærer at gods blir overført mekanisk, med stablekraner²⁸ som erstatter for gjenger av havnearbeidere, og dermed oppnår man en tidsbesparing på godshåndtering. På denne måten blir skipenes snutid i havn betydelig redusert, og bidrar til økonomiske fordeler for rederiene. Sistnevnte skyldes at skipene tilbringer mer inntektsgivende tid på sjøen per skip per år. Lastens sikkerhet og trygghet blir også forbedret, og reduserer sannsynligheten for ødeleggelse og tyveri (Slack 1998).

Containerisering førte med seg en rekke praktiske og teknologiske implikasjoner. Ulike selskaper opererte med ulike størrelser på containerne, og det var nødvendig med en industristandard. I 1964 innførte derfor det internasjonale standardiseringsbyrå (ISO) en standard størrelse på containere; 8 x 8 fot bred og høy, og lengde på henholdsvis 20²⁹ og 40 fot³⁰. Dette forenklet den videre utbredelsen av containeriseringen. Ytterligere teknologisk endring i skipsdesign og godshåndteringsutstyr fulgte i kjølevannet av containeriseringen. De første containerskipene var ombygde tankskip, men for å oppnå stordriftsfordeler spesialdesignede containerskip med celler for containere³¹ konstruert. Disse utviklingstrekkene, i tillegg til tilpasninger på landsiden, utgjorde en revolusjon i maritim transport (Slack 1998). Sett i sammenheng med redegjørelsen for ulike former for teknologisk endring kan revolusjonen i maritim transport forstås som en endring i teknologisk system.

Produktsyklusteorien gjør er det mulig å belyse containeriseringens diffusjonsprosess i tid og rom. Denne tar form som en S- kurve, hvor tidlig utbredelse går sakte, men etter en viss periode spres innovasjonen gjennom markeder og begynner først å stagge av når hoveddelen av markedet har tatt innovasjonen i bruk (Malecki 1991). Som nevnt er ikke diffusjonsprosessen en passiv prosess, men betinget av samfunnets aksept. Sentrale forhold for implementeringen og spredningen av containerisering var kostnadsfordelene. Effektivitetsmessig hadde det også fordeler. I en studie gjort av Sea-Land blir det hevdet at lasting og lossing av et 40 000 tonns containerskip krever 750 timeverk³², mens det ville krevd 24 000 timeverk ved bruk av bulkskip på tilsvarende størrelse og tradisjonelle godshåndteringsmetoder (Slack 1998).

Containerens første leveår var en periode preget av skepsis og usikkerhet, og det tok en stund før innovasjonen spredte om seg. Enkelte anså containeren som en kortvarig trend, og ønsket ikke å ta de store investeringene involvert ved den nye teknologien. Mangelen på en

²⁸ Min oversettelse av gantry cranes

²⁹ twenty feet equivalent unit (TEU)

³⁰ forty feet equivalent unit (FEU)

³¹ cellular vessels

³² man-hour

industristandard skapte også usikkerhet. Et ytterligere hinder for diffusjon var havnearbeiderne i USA sine mektige fagforeninger. Det er åpenbart at det ble vakt mistro og opposisjon til en ny teknologi som ville bidra til reduksjon i deres inntektsgrunnlag. Til tross for skepsisen talte de økonomiske fordelene for containerisering, og aktører på skip og havnesiden implementerte teknologien for å opprettholde sin konkurransedyktigheten. Aktørene som ikke fulgte ledende teknologisk praksis ble forbigått på grunn av at de ikke hadde mulighet til å konkurrere med kostnads- og effektivitetsnivået containerisering medførte. Etter hvert som containeriseringen spredte seg har søken etter ytterligere verdiskapingsaktiviteter blitt et strategisk prinsipp i transportnæringen, noe som intermodalitet representerer. Stadig større skip er et produkt av teknologisk endring og skyldes rederienes søken etter stordriftsfordeler og ytterlige realisering av det økonomiske potensialet involvert ved containerisering (Levinson 2006).

Sea-Lands forsøk med Ideal X representerte den første kommersielle bruken av containere, og dens første utbredelse var begrenset til USA. I 1966 ble containere tatt i bruk på seilinger mellom USA og Europa, og i 1970 hadde verdens containeromslag nådd 6 millioner TEU. Fire år senere var det kommet opp i 16 millioner TEU, og på bakgrunn av dette kan vekstfasen sies å ha startet. I 1995 var den passert 125 millioner TEU for deretter å øke til 303 millioner TEU i 2003 (UNCTAD 2005). Ompakking av tradisjonelt stykkgoods til containere, i tillegg til en generell økning i verdenshandelen, er årsaker til den omfattende og eksplosive diffusjonsprosessen. Når det gjelder containeriseringens romlige diffusjon ser man en tydelig øst- vest konsentrasjon, men økt verdenshandel har innført containerisering som et globalt fenomen (Slack 1998). Teknologisk endring på skipsiden har derimot ført til anløpbegrensinger for den seneste generasjonen containerskip ettersom det er nødvendig med teknisk kompatibilitet mellom skip og havnene de bruker. Dette har ført til etableringen av superhavner som er infrastrukturmessig tilrettelagt for den ledende teknologiske praksis (Baird 2005). Som en konsekvens av dette har det oppstått en kapitalintensiv konkurranse blant havnene for å trekke til seg gods og om transportknutepunktstatus. Havner i sør har store utfordringer grunnet ulikheter i teknologisk evne. Mangel på kapital har ført til at havnene ikke har mulighet til å oppdatere sine fasiliteter, og avstand til ledende teknologisk praksis har oppstått. Som nevnt vil nyere utstyr inkludere eller omfatte nyere begreper, teknikker og kunnskap som har tilhørighet til å gi fordeler til bedrifter, eller den region, hvor denne teknologien er implementert. For bedrifter og land, eller havner i denne sammenheng, som ikke er kontinuerlig oppdatert på teknologifronten er det da vanskelig å følge opp endringer andre steder. Samtidig som teknologi bidrar til å integrere verdens økonomiske

system finner det samtidig sted en form for polariseringsprosess mellom de oppdaterte og de som ikke klarer det. Lokale forhold som kunnskap, praksiser og standarder kan bidra til å svekke en havns rolle i verdens transportsystem, noe som får konsekvenser for hele dens omland.

4.2 Strategi og politikk

Endringer i produksjonssystemer til mer globale nettverk er som nevnt gjort mulig gjennom endring i transport- og kommunikasjonsteknologi. Teoretiske ideer og begreper angående forholdet mellom transport og økonomisk vekst går langt tilbake i tid, og forståelsen av dette forholdet kan sees på som et resultat av en teoretisk- og begrepsmessig diskurs. I denne delen av oppgaven ønsker jeg derfor å belyse ulike teoretiske retninger når det gjelder den samfunnsmessige utviklingen.

Moderniseringsteori og politisk økonomi representerer to ulike sider hva gjelder syn på verden og dens organisering. Begge har vært underliggende i strategier og politiske virkemidler for utvikling av økonomisk aktivitet, både i nord og sør. Først vil redegjøre for moderniseringsteori, for deretter å diskutere i forhold til marxistisk politisk økonomisk.

4.2.1 Moderniseringsteori

Ifølge Simon (1996) var moderniseringsteori et dominerende verdenssyn i nord. Den økonomiske tankegang det er tuftet på er ny-klassisk økonomi. Målet med teorien var modernisering av et lands økonomi gjennom samme type industrialisering Europa hadde gjennomgått i etterkrigstiden. Tilsvarende produktivitetsvekst kunne bli oppnådd i hvilket som helst land så lenge samme retningslinjer ble fulgt (Simon 1996).

På bakgrunn av "A Contribution to the Theory of Economic Growth"³³ anses Robert Solow som en av pionerene bak den ny-klassiske modellen for økonomisk vekst. Samuelson og Nordhaus (1995) argumenterer for at denne er viktig for å forstå produktivitetsveksten i nord. I modellen blir *kapitalintensitet*³⁴ vektlagt, en prosess der mengde kapital per arbeider øker over tid, og fører til økt vekst. Men hva skjer med avkastningen på kapital i denne intensitetsprosessen? For en gitt teknologi har økte investeringer i fabrikker og utstyr en

³³ Solow, R.M. 1956. A Contribution to the Theory of Economic Growth. *The Quarterly Journal of Economics*. Vol. 70, No. 1.

³⁴ Capital deepening

tendens til redusere kapitalens avkastning.³⁵ Dette skjer fordi de mest resultatgivende investeringene ofte blir gjort først, etterfulgt av investeringer med lavere avkastning. En annen årsak til lavere avkastning på kapital er at etter hvert som kapitalintensiteten øker vil arbeidernes lønninger øke. Dette skjer fordi hver arbeider har mer kapital å arbeide med, og arbeidernes marginale produktivitet (Samuelson og Nordhaus 2005).

I modellen er teknologisk endring eksogent gitt og sees på som noe positivt fordi den kan bidra til å øke graden av avkastning på kapital. Teknologisk utvikling kan imidlertid ha ulike effekter på kapital-arbeidskrafts forholdet. Introduksjon av maskiner reduserer behovet for arbeidskraft og kan således sies å være *arbeidsbesparende teknologi*, i tillegg til at de kan øke profitt i forhold til lønninger. En nyvinning som reduserer kapitalbehovet mer enn arbeidskraftsbehovet er *kapitalbesparende teknologi* og øker lønninger relativt til profitt (Samuelson og Nordhaus 1995). I følge Abromovitzs ((1986) 1998) "catch-up" hypotese er det mulig for land med lav produktivitet å ta igjen eller passere utviklede lands produktivitet hvis ledende teknologisk praksis tas i bruk. Det er imidlertid ikke alle land som har mulighet til å oppnå denne produktivitetsveksten. Mangel på "sosial evne" kan være en årsak til dette, og i følge Abramovitz kan det reflekteres i nivå på utdanning, institusjonelle forhold som bedrifter og myndigheter, og egenskaper ved det økonomiske system som åpenhet for konkurranse, og tilrettelegging for etablering av økonomisk aktivitet (Abromovitz (1986) 1998). Ledende teknologiske praksis må med andre ord suppleres med utdanning, institusjonelle- og økonomiske forhold for at produktivitetsopphentingen skal finne sted.

Endring i transport og kommunikasjonsteknologi blir i den ny-klassiske modellen sett på som positivt ettersom det vil legge til rette for økt internasjonal handel. I tillegg til at Ricardos komparative fortrinn vil føre til at land produserer det de er best i (Samuelson og Nordhaus 1995), vil økt internasjonal handel bidra til *faktorprisutjevning*. Dette vil si at prisen på produksjonsfaktorene arbeidskraft og kapital vil utvikles til det samme over hele verden (Reinert 2004). Teknologisk endring og globalisering er med andre ord en positiv utvikling i henhold til den ny-klassiske modellen. Landene får produsere det produktet de produserer best og kan bytte til seg de varer de trenger mer effektivt, i tillegg til at avkastningen på kapital blir høyere.

Mange aspekter ved den ny-klassiske økonomiske tradisjonen er en arv fra Adam Smith, blant annet antagelsen om den *usynlige hånd* (Samuelson og Nordhaus 1995). Denne analogien er derimot kun gjeldende i tilfeller med perfekt konkurranse, noe som innebærer at

³⁵ Diminishing returns on capital

alle varer og tjenester har en pris og blir omsatt på den åpne markedet. I tillegg innebærer det at ingen aktør er stor nok til å påvirke markedsprisen. Gitt perfekt konkurranse vil den usynlige hånd bidra til at markedet produserer på en måte som gir best utnyttelse av samfunnets begrensede ressurser, med de mest effektive teknikker og minimalt med innsatsfaktorer. Når dette er sagt, er det mulig for markeder å falle utenom idealet om perfekt konkurranse og det oppstår *markedssvikt*. Markedet produserer da ikke det samfunnsmessig optimale resultat. Dette kan finne sted i tilfeller med *imperfekt konkurranse*, *eksternaliteter* og *offentlige goder*. Førstnevnte innebærer at aktør eller gruppe av aktørers mulighet til å påvirke markedsprisen på en vare eller tjeneste, eller å ekskludere andre aktører. Høyere priser fører til lavere etterspørsel, økonomien produserer under likevekt, og økonomien har ineffektiv produksjon. Ved perfekt konkurranse er transaksjonene i markedet basert på frivillighet, men eksternaliteter kan føre til markedssvikt. Eksternaliteter medfører kostnader eller fordeler for aktører utenfor markedet (Samuelson og Nordhaus 1995).

Samuelson og Nordhaus (1995) påpeker enkelte varer og tjenester ikke er mulig å tilby gjennom det åpne markedet. Disse blir betegnet som offentlige goder. Dette skyldes at produksjonseksternalitetene strekker seg ut over hele befolkningen, og ingen bedrift har økonomiske insentiver til å tilby den aktuelle varen eller tjenesten og samtidig dekke inn de involverte kostnadene. Varer og tjenester utgjør også et offentlig gode når det ikke er mulig å ekskludere brukere. Tiltak for sikker navigering, som fyrtårn, er et eksempel på et offentlig gode ettersom det ikke er mulig å ekskludere brukere. Som illustrert er myndighetenes viktig for å oppnå effektivitet i markedet når de tradisjonelle markedsmekanismene, tilbud og etterspørsel, ikke strekker til. Myndighetene er også av stor betydning for å sikre rettferdig fordeling av samfunnets begrensede ressurser, samt å sikre stabilitet og vekst i økonomien. Det offentlige kan bidra til omfordeling av ressurser gjennom progressiv skatt- og avgiftspolitik, at skattenivået bestemmes av lønnsnivået, eller gjennom ulike former for støtteordninger. Stabilitet og vekst kan oppnås med monetær- og skattepolitikk, i tillegg til offentlige investeringer (Samuelson og Nordhaus 1995).

Innenfor moderniseringsteori står tanken om ”trickle down”- eller *diffusjonseffekter* sentralt. Ifølge Simon (1996) innebærer det en moderniseringsprosess med spredning fra sentrum til periferi. Infrastruktur, samt effektiv og pålitelig transport, er en forutsetning for at spredningseffektene skal finne sted, i tillegg til at det legger til rette for handel og påfølgende økonomisk vekst (Simon 1996). Koblingen mellom transportinfrastruktur og utvikling er også noe som vektlegges i Taaffe, Morrill og Goulds (1963) studie av transportekspansjon i Vest Afrika. Her presenteres utvikling i transportnettverk i en serie diagrammer fra før-koloniell tid

til perioden etter frigjøring. Nettverkets kompleksitet følger økonomiens utviklingsgrad, og det finner sted en romlig diffusjon av transportnettverket, fra havner til mer perifere områder av dens omland (Taaffe, Morrill og Gould 1963).

Ny-klassisk økonomi har lagt grunnlaget for tankesettet til internasjonale finansielle institusjoner som Verdenbanken, IMF, regionale utviklingsbanker og enkelte FN institusjoner. Tankesettet er fortsatt dominerende til tross for at rammeverket verken forklarte eller forutså de finansielle krisene i sør- øst Asia og Argentina i 1997 og i 2002 (Callinicos 2003). Simon (1996) hevder dominansen skyldes gjeldskrise i sør som et resultat av lån til industri- og infrastrukturbygging i etterkant av koloniens frigjøring. På grunn av dette har myndighetene i land i sør opplevd press for å innføre økonomiske omstrukturingsprogram for fortsatt bistand fra blant annet Verdensbanken og IMF (Simon 1996). Enkelte finansielle institusjoner har til tross for utilstrekkeligheter i markedsmekanismene tatt til ordet for en såkalt ny-liberalistisk økonomisk politikk. I følge Samuelson og Nordhaus (1995) vektlegger retningen at statens rolle i økonomien bør minimeres og at økonomiske beslutninger bør overlates til tilbud og etterspørsel i markedet.

En hovedkritikk mot det moderniseringsteoretiske tankesett er at det har blitt ukritisk overført til alle steder i verden, uavhengig av ulike sosiokulturelle, politiske og økonomiske kontekster. Eksempelvis er transport- og utviklingsforholdet tid og sted avhengig. Det kan ikke konstrueres universelle modeller. I stedet må det skapes modeller tilpasset lokalspesifikkeforhold som geografi, historie, politikk, økonomi og kultur (Hilling 1996). I tillegg kritiseres moderniseringsteori for at den blir presentert på en tilsynelatende uproblematisk og verdifri måte, samt dens fokus på diffusjonsprosessen (Slater 1974)

4.2.2 Politisk økonomi

Som sett ovenfor har den ny-klassiske tankegangen, i en eller annen form, stor utbredelse blant internasjonale finansielle institusjoner, men dette ikke uten kritikk; *"Political economy lends itself to more critical examination of conflict situations, and the nature of winners and losers"* (Simon 1996:57).

Et grunnleggende utgangspunkt ved politisk økonomi er at den politiske og den økonomiske sfære henger sammen. Politiske institusjoner og praksiser legitimerer og føyer seg for dem som har makten, i denne sammenheng eierne av kapitalen. Den politiske økonomi består av en rekke ulike retninger. Jeg har valgt å vektlegge avhengighetsteori som

fortolker klassisk marxisme til en mer kontemporær kontekst, og strukturell marxisme, som vektlegger sentrale elementer ved klassisk marxisme.

I avhengighetsteori er globalisering en prosess som skaper et fortsatt avhengighetsforhold mellom nord og sør. Ifølge Simon (1996) argumenterer avhengighetsteoretikerne for at kapitalismen som finner sted i sør er annerledes og underordnet den som finner sted i nord. Kapitalismen mangler potensialet eller dynamikken til å utvikle uavhengighet. Videre blir det hevdet at undertrykkelse av den tredje verden forsikrer at profitten fortsatt vil bli hentet ut og overført, via ubalansert handel og urettferdige prissettingsmekanismer, til nord. Den ubalanserte handelen bidrar således til å øke kapital akkumulasjonen i nord i stedet for å fungere som kilde til en potensiell utvikling i sør. I henhold til avhengighetsteori blir transport og kommunikasjonsteknologi utviklet i en vestlig kontekst, og er styrt av den vestlige verden for å tjene deres interesser (Simon 1996).

Strukturell marxisme vektlegger sentrale elementer hentet fra klassisk marxisme. Retningen fokuserer på virkningene av strukturelle og institusjonelle faktorer som avgjørende og som hindringer for alternative utviklingsretninger. Slater (Slater 1975 i Simon 1996) illustrerer dette med utviklingen av koloniale transportnettverk. Nettverkene reflekterer kolonistatenes vurdering av strategisk og økonomisk verdi i deres erobrede områder. Utbyggingen av transportnettverkene avgjorde til en viss grad ulike regioners deltakelse i verdensøkonomien, og førte både *til intern desintegrasjon* og *ekstern integrasjon*. Koloniernes råvareproduserende områder ble eksempelvis integrert i verdensøkonomien, mens de med få naturressurser i stor grad ble overlatt til seg selv. I forbindelse med koloniernes frigjøring var transportinfrastruktur en av mange utfordringer det måtte tas tak i. Transportsystemene skal dekke et samfunns generelle og ikke bare trekke ut naturressurser (Slater 1975 i Simon 1996).

Transportinfrastruktur er av en slik karakter at det ikke kan flyttes og nye utbyggingsprosjekter ble derfor iverksatt. Denne typen prosjekter krever store investeringer og de tidligere koloniene var avhengig av utenlandsk støtte. Til tross for utstrakte prosjekter er koloniale transportsystemer fortsatt i bruk en rekke steder, og fungere som hindring for modernisering og utbygging (Abramovitz (1986) 1998). Dette har bidratt til å opprettholde et ny- kolonialistisk forhold hvor varene fortsatt er eksport til nord, enten som råvarer eller halvfabrikata (Simon 1996).

Introduksjon av transportsystemer og ny transportteknologi er nødvendig, men ikke tilstrekkelig for utvikling (Hilling 1996). De samme teknologiske innovasjonene kan ha ulik innvirkning i ulike kontekster, avhengig av lokale forhold, sosial organisering og produksjonsforhold. På bakgrunn av dette argumenterer Simon at det er behov for;

".. careful analysis of those contexts rather than merely extrapolating the excitement and wonder of new Northern technologies, and their supposedly undoubted benefits, to the (ex-)colonies"(Simon 1996:53).

I motsetning til moderniseringsteori hvor man er opptatt av å innføre og spre "moderne" teknologi og prosesser legger retningene innenfor politisk økonomi vekt på at det er nødvendig med en grundig kartlegging av nytten ved ny teknologi, og dens funksjon i en spesifikk kontekst. På bakgrunn av dette vil jeg i neste kapittel presentere et rammeverk tilpasset analyse av infrastrukturmessige havneutvikling, samt tilpasset teori for studie av operasjonelle- og reguleringsmessige forhold.

4.3 Havneutvikling i tid og rom

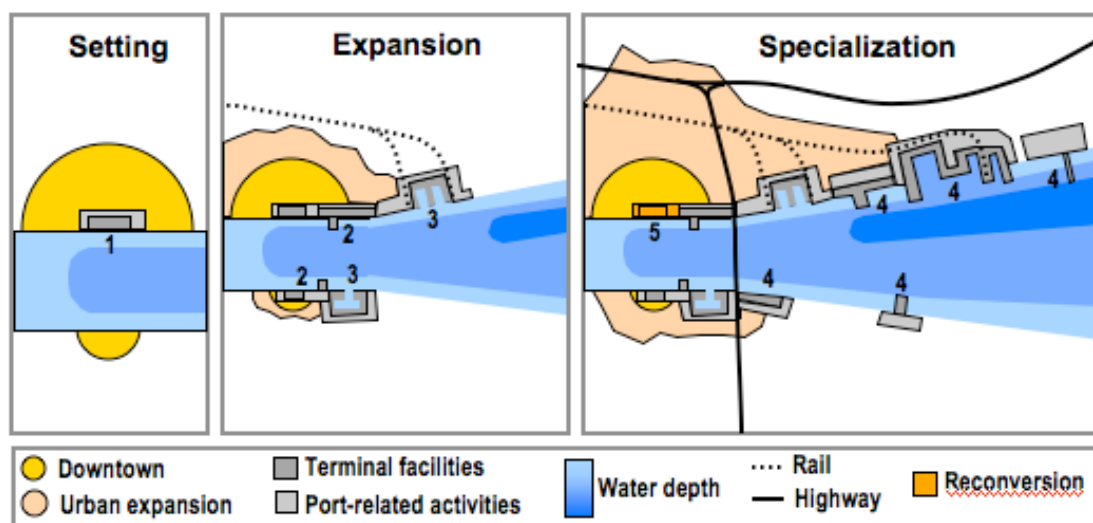
Som sett innledningsvis er havner knutepunkt for overføring av gods mellom sjø og land. I hvor stor grad dette lykkes med er avhengig av hvor effektivt havnen tilpasses etterspørsel og hvordan den klarer å forbedre sin konkurransemessige situasjon i forhold til andre havner. Infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold må med andre ord være velfungerende for at en effektiv og produktiv overføringsprosess skal finne sted. Teori i forhold til regulering og operasjonelle forhold redegjøres for i del 4.5, mens jeg her vil belyse havneutvikling som en konsekvens av romlige og strukturelle endringer i dens omland (hinterland) og i de eksterne koblinger (foreland) (Notteboom og Rodrigue 2005).

4.3.1 Fra "Anyport" til "Superterminal"³⁶

Det er blitt fremsatt en rekke modeller for å analysere havneutvikling i tid og rom, og en av disse er Birds "Anyport"-modell fra 1963. Notteboom og Rodrigue (2005) påpeker at modellen tar utgangspunkt i mindre havnefasiliteter ved bykjernen og ser havneutvikling som et resultat av utvikling i maritim teknologi og forbedring i godshåndtering. Slike endringsprosesser fører med seg andre romlige forhold mellom havn og bykjerne etter hvert som havnene lokaliseres i større avstand fra sentrumsområdet. Dette skyldes økt spesialisering i godshåndtering, større skip og stadig økende etterspørsel etter plass for godshåndtering og lagring (Notteboom og Rodrigue 2005).

³⁶ McCalla 2004

Figur 4.1: Anyport-modellen



Kilde: Rodrigue og Slack³⁷

”Anyport” har i utgangspunktet fem utviklingsfaser, men disse kan igjen beskrives i tre hovedtrekk; etablering, utbygging og spesialisering. I følge Notteboom og Rodrigue (2005) er modellen velegnet til å forklare utviklingen i store tradisjonelle havner, men i forhold til moderne havneutvikling har den enkelte svakheter. Dette synet deles av McCalla (2004). I og med ”Anyport”-modellens vektlegging av endring må det analytiske rammeverket kontinuerlig oppdateres for å reflektere dagens situasjon. Da særlig med tanke på containerisering og tilhørende infrastruktureffekt på havneutvikling. For å bidra til økt kunnskap vedrørende denne utviklingen, samt de eksterne forhold den reflekter, er det nødvendig med et rammeverk som tar høyde for teknologisk endring. Havnemyndighetenes søken etter å realisere potensialet involvert ved teknologisk endring er en prosess med fem faser; *etablering, utviding, nybygging, sammenslåing og gjenutvikling*. En utviklingsprosess som fører frem til etableringen av en ”Superterminal”, en konkurransedyktig havn i stand til å ta høyde for de kontinuerlige endringer (McCalla 2004).

4.3.2 ”Superterminal”

Første fase i McCallas (2004) ”Superterminal”-modell er etablering av den første spesialkonstruerte containerterminalen. Denne generasjonens containerterminaler var små fordi container som emballasjeform var et nytt fenomen. Terminalene var kjennetegnet av få kraner, lite rom for ekspansjon og begrenset tilgang til omlandet. Containerisering ble satt i

³⁷Hofstra University. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>. (20/7-06)

system med sjøtransport i tankene og terminalene hadde ofte god sjøtilgang, og deres lokalisering var som regel bestemt av dette. Viktigheten av god innenlandstransport i forbindelse med containerisering undervurdert på denne tiden (McCalla 2004).

Modellens andre fase er utviding, og er en av tre valgmuligheter i forhold til den opprinnelige containerterminalens fremtid. Avvikling og opprettholdelse av status quo er to andre alternativer. De to sistnevnte forekommer sjelden, men er teoretisk mulige alternativer. Avvikling kan finne sted i tilfeller hvor selve området er lite egnet for utvikling, lokalisering er feil eller handelsmønstre har endret seg. Utbygging er nødvendig for å håndtere teknologiske fremskritt på selve sjøtransportsiden, å håndtere endringer i landbaserte transportsystemer, og mer generelt, for å kunne håndtere det økende containervolumet. Investeringsmessig innebærer ekspansjon økt kranekapasitet, IT, større lagringsområder, flere kaier og forbedret tilgang til omlandet. Romlig sett innebærer det fjerning av havneinfrastruktur som er gjort overflødig ved innføring av ny teknologi eller utviding til området rundt havnen (McCalla 2004).

Begrensede ekspansjonsmuligheter er i en rekke havner et utbredt problem, da med tanke på plass, dybde i havnebassenget og tilgang til omland. Konstruksjon av nye containerterminaler finner da ofte sted, enten i nærheten av de eksisterende fasilitetene eller på helt nye områder med større ekspansjonsmuligheter. Nybygging er *modellens tredje fase*. Intermodalitet førte til at tilgang til omlandet ble inkludert i havneutvikling fordi havnene nå blir sett på som et punkt i en strømlinjeformet transportkjede. På bakgrunn av en slik forståelse blir containerterminaler som intermodale terminaler for å reflektere deres funksjon som steder for overføring av gods mellom ulike transportformer (McCalla 2004).

Fase fire innebærer sammenslåing av containerterminaler, og er et resultat av prosessene i fase tre og fire. Sammenslåingen kan være geografisk, noe som innebærer en fusjon mellom nærliggende terminaler for å sikre stordriftsfordeler. Den kan også være driftsmessig i den forstand at en terminaloperatør blir dominerende operatøren i havnen (McCalla 2004).

”Superterminal”- modellens fire faser resulterte mange steder i et havnelandskap preget av en rekke terminaler vokst frem på en heller ukoordinert måte. De ble etablert etter hvert som behovet oppstod. I den senere tid er derimot helhetlig havneplanlegging blitt mer utbredt. Aspekter som forholdene i havnene, de landbaserte transportselskapene og rederiene, og trafikkfremskrivninger, blir i økende grad inkorporert i planleggingen. Denne tendensen kan sees på som en gjenutvikling og utgjør altså *femte fase* (McCalla 2004). I følge McCalla (2004) er gjenutvikling en koordinert innsats for ekspansjon, nybygging og sammenslåing.

Denne fasen innebærer mer enn å bare bygge på eksisterende fasiliteter eller å oppgradere de eksisterende med teknologisk mer avansert utstyr. Det er mer enn å bygge en ny terminal eller å slå sammen de terminaler som er i havnen allerede. Fasen innebærer;

*"Redevelopment creates a new geography of container facilities in the locality, a refocusing of where container activity is to take place. It represents a concentration of container handling at a **Superterminal**" (McCalla 2004:127).*

En slik gjenutvikling kan bli sett på som et resultat av eksterne forhold. Stadig større skip, allianser mellom rederier og konsentrasjon av trafikk i knutepunktshavner har ført til økt konkurranse. På bakgrunn av rasjonalisering og revurdering av anløpshavner er gjenutvikling og kontinuerlig oppgradering av fasiliteter svært sentralt. Hvis femte fase ikke finner sted kan havnen miste status i forhold konkurrerende havner, og nedgang i aktivitet kan forekomme.

4.4 Klyngetilnærming

Klyngebegrepet har fått betydelig oppmerksomhet innenfor økonomisk geografi, særlig på problematikk som omhandler økonomisk utvikling på ulike geografiske nivå. Hvorfor er noen steder karakterisert av et pulserende næringsliv og stadig tilflytting av nye aktører, mens andre er preget av liten aktivitet og fraflytting (Porter 1998). I mitt studie vil klyngetilnærmingen benyttes for analyse av forholdet mellom aktørene i Tema havn, og eventuelt hvilke effekter dette får på havnens produktivitet.

4.4.1 Hva er en klynge?

Det finnes en rekke ulike definisjoner av *klynger* og kanskje den meste kjente er Porters (1990). En klynge er ifølge han en romlig konsentrasjon av bedrifter som konkurrerer innenfor samme eller relatert næring, og er koblet sammen ved *vertikale* og *horisontale koblinger* (Porter 1990). Førstnevnte kobling innebærer kjøper og selger forhold, mens sistnevnte innebærer felles kunder og møtesteder, og bruk av lik teknologi. En nyere definisjon presiserer romlig konsentrasjon til å gjelde en by, region, et land eller et nettverk av land med geografisk nærhet (Porter 1998). De Langens (2004a) definisjon av klynger er mer spesifikk;

"A population of geographically concentrated and mutually related business units, associations and public(-private) organizations centered around a distinctive economic specialization" (De Langen 2004a:10)

På bakgrunn av denne definisjonen hevder De Langen (2004a) at klynger har fire hovedkjennetegn. En klynge er en populasjon *gjensidig avhengige aktører*. Aktørene, hovedsakelig bedrifter, har virksomhet i samme verdikjede og til en viss grad en delt konkurransemessige posisjon. Når en bedrift trekker til seg aktivitet vil andre bedrifter tjene på det, og hvis en bedrift går konkurs vil andre bedrifter miste en kunde eller underleverandører. I tillegg til direkte avhengighet finner det sted mer indirekte former som personlig kontakt, sosial og kulturell interaksjon, samt fremming av læring og innovasjon, som en konsekvens av geografisk nærhet (De Langen 2004a). Innovasjon fremheves også av Porter (1998) og det legges vekt på at lokalisering i klynger fører til at bedrifter raskere kan plukke opp endringer i forbrukerbehov, noe som gir økt fokus på produkt- og prosessutvikling. Nærhet og samarbeid med andre aktører i klyngen gjør også bedriftene i stand til følge den teknologiske utvikling (Porter 1998).

Det andre kjennetegnet er *geografisk konsentrasjon*. Konsentrasjonen kan finne sted lokalt, regionalt, eller på tvers av regioner. Her er det ifølge De Langen (2004a) viktig å skille mellom klynger og nettverk. Sistnevnte kan ha internasjonalt omfang, mens førstnevnte er romlig konsentrerte nettverk. For det tredje består *klyngepopulasjonen* av fire gruppe aktører; forretningsenheter, foreninger, offentlig-private organisasjoner og offentlige organisasjoner. Forretningsenheter benyttes fordi det ofte er enheter av en bedrift som er lokalisert i klyngen og ikke nødvendigvis hele bedriften.³⁸ Et siste kjennetegn er *økonomisk spesialisering*, og denne benyttes ofte i klyngens navn som for eksempel med den norske maritime klyngen. En avgrensning i forhold til økonomisk kjernevirksomhet er nødvendig ettersom koblinger mellom ulike økonomiske aktører i prinsippet er uendelig. (De Langen 2004b).

4.4.2 Hvorfor studere klynger?

Ved å fokusere på klynger i studiet av økonomisk aktivitet påpeker Porter (1998) at det er mulig å avdekke viktig innsikt i konkurranse og lokaliseringens betydning for konkurranseevne. Mens konsentrasjon av økonomisk aktivitet tidligere var bestemt av forhold som tilgang til råvarer eller markeder har globalisering ført til endring i klyngers rolle i en stadig mer kompleks, kunnskapsbasert og dynamisk økonomi (Porter 1998).

En annen årsak for å studere klynger, fremhevet av Porter (1998), er at bedrifters resultater bare kan forstås hvis deres forankring blir tatt inn i betraktning, noe som en klyngetilnærming gir mulighet for. Klyngens omgivelser har stor betydning for bedriftens

³⁸ Bedrift vil ble benyttet i oppgaven, så fremt noe annet ikke er gjort rede for.

lønnsomhet, og en bedrift kan for eksempel tjene på at det er konkurrenter tilstedeværende i dens nærområde (Porter 1998). En tredje årsak er at klyngestudier kan avdekke relevant kunnskap for politiske virkemidler og ledelse av klynger. Den praktiske anvendeligheten øker ettersom det forekommer større grad av regional spesialisering, og økt konkurranse mellom regionene som en konsekvens. På grunnlag av dette er mange regioner på jakt etter vekstklynger (De Langen 2004a). Porter (1998) mener imidlertid at klyngepolitikk i motsetning til næringspolitikk er opptatt av dynamisk konkurranse mellom bedrifter og steder basert på produktivitetsvekst. Næringspolitikk har på den andre siden et syn på konkurranse hvor noen næringer har større potensial for inntekt enn andre. Stordriftsfordeler blir derfor sett på som et konkurransefortrinn og beskyttelse av egen industri vektlegges inntil internasjonal konkurranseevne er oppnådd (Porter 1998).

4.4.3 Klynger i sør

Økonomisk aktivitet i sør er ifølge Porter (1998) ofte karakterisert av eksportrelatert virksomhet eller forretningsenheter av flernasjonale selskaper som tjener det lokale markedet. Virksomhet har også en tendens til å være råvare- eller arbeidskraftsintensitet preget. Konkurransedyktig selskaper lokalisert i sør har i tillegg en tendens til operere mer som selvstendige enheter enn som en del av en klynge. Hvis klynger forekommer er disse ofte små og har stor avhengighet til utenlandske komponenter, tjenester og teknologi. I tillegg til å være begrensede i størrelse innehar de også en annen struktur i den forstand at bedriftene i større grad er konsentrert rundt store bedrifter eller offentlige institusjoner. Kommunikasjon er begrenset, og koblinger mellom tilstedeværende bedrifter og institusjoner er heller svake (Porter 1998).

Klyngedannelse er imidlertid sett på som et kjennetegn ved utviklede økonomier, og Porter (1998) argumenterer for at land i sør må vektlegge dette i utviklingsprosessen. Forhold som kan bidra her er økt fokus på opplæring og utdanning, forbedring i tilgang til teknologi og kapital, og utvikling av institusjoner for å fremme samarbeid. Dette kan føre til økt produktivitet og verdiskaping, og på lengre sikt bidra til økt lønnsomhet, lønninger og levestandard (Porter 1998).

4.4.4 Havneklynger

På bakgrunn av De Langens (2004a) klyngedefinisjon består havneklynger av forretningsenheter, foreninger, offentlige og/eller private organisasjoner som har relativt

sterkt samhörighet, er funksjonelt koblet sammen gjennom klyngens spesialisering, og er lokalisert i nærhet til havnen. Mer konkret inkluderer definisjonen alle involverte aktører i håndtering av gods og skip. Som tabell 4.1 illustrerer, består populasjonen av produksjonssystemer og handelssystemer fordi havner også er industriområder mange steder. Havnene har mulighet til å håndtere og lagre bulkgoods, sentrale innsatsfaktorer i industri som oljeraffinering, sementproduksjon og aluminiumsproduksjon. Ifølge De Langen (2004b) lokaliserer industri seg i havner når kostnadsminimering er grunnleggende for konkurransedyktig produksjon, og produksjonsaktiviteten er tett knyttet opp mot logistikk og transport for å redusere godshåndtering og transportkostnader. Havner fungerer mange steder også som handelssentre ettersom handel finner sted på lagringsstedet for enkelte typer gods. Enten fordi kjøper eller selger ønsker å se produktet, eller fordi informasjon om fraktpriser er grunnleggende for handelsselskap (De Langen 2004b)

Tabell 4.1: Aktører i havneklynger

Godshåndterings-system	Transportsystem	Logistikksystem	Produksjonssystem	Handelssystem
Lossing og lasting		Logistikkjenester	Produksjon av varer	Handelsbedrifter
Tjenesteleverandører	Transportselskaper	Lagerfasiliteter	Underleverandører	Handelshus
Jernbaneterminaler	Leverandører til skip	Logistikkonsulenter og IKT- tjenester		Vareauksjoner
Taubåt og los	Skipsagenter	Verdiskapings- tjenester		
Lagring av gods	Speditører			
Ingeniørvirksomhet	Maritime tjenester			
	Transporttjenester			
	Skipsreparasjon			

Kilde: De Langen 2004b

Havner er altså ikke bare knutepunkter i transportkjeden, men kan også sees på som klynger for økonomisk aktivitet³⁹. Brooks (2005) mener at dersom havnevirksomheten skal ha ønskede effekter på økonomisk aktivitet er det nødvendig med god havneledelse. Dette kan sikres gjennom utvikling av et effektivt og uavhengig havnestyre uten politisk proteksjonisme, fjerning av profittmotivet samtidig som man beholder effektivitetsinsentivene, samkjøring av havnestyrets visjon med lokalsamfunnets, og utvikling av mekanismer for å sikre styrets ansvarsfølelse (Brooks 2005).

Det er ikke korrekt å hevde at alle havner er klynger, men en rekke havner trekker på flere av de identifiserte klyngekjennetegnene. Stor grad av samhörighet, et resultat av sterke koblinger mellom klyngens aktører, er i følge De Langen (2004b) nødvendig for å utgjøre en

³⁹ Også omtalt som Maritime Industrial Development Areas (MIDA) (Hoyle og Knowles 1998)

havneklynge. Indikatorer på dette kan være bruk av felles klyngeressurser som arbeidskraft, deltakelse i klyngeforeninger og inkludering i regionale læringssystemer. Klynger er karakterisert av en relativt utstrakt flyt av kunnskap og informasjon og deltakelse i slike systemer vitner om sterke koblinger (De Langen 2004b).

4.4.5 Et alternativt rammeverk

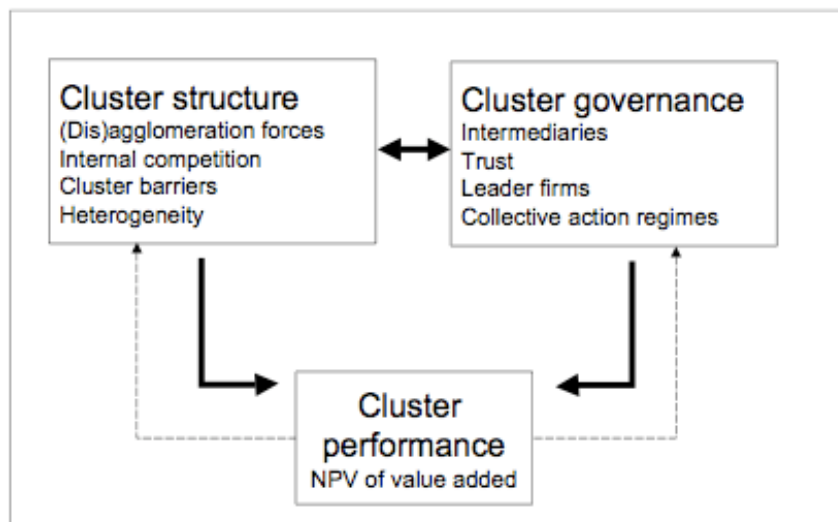
De Langen (2004a) tar i bruk klyngeperspektivet på havner med det formål å analysere dens produktivitet. Et alternativt rammeverk basert på ulike retninger innenfor klyngeteori benyttes for dette formål. I tillegg til å oppnå økt teoretisk kunnskap ovenfor faktorer som påvirker en klynges produktivitet ønsker han å bidra til økt empirisk og teoretisk kunnskap om havner (De Langen 2004a).

Verdiskaping benyttes for å vurdere en klynges produktivitet, og består av arbeidskostnader, avskrivninger og profitt (før skatt). En klynges verdiskaping er da summen av verdiskapingen til alle aktørene i klyngen. Sentralt i klyngeperspektivet er forståelsen av at enkelt bedrifters produktivitet er avhengig av utviklingen av klyngen som helhet (De Langen 2004a). Jeg akter ikke å måle graden av verdiskaping i Tema, men det interessante ved De Langens rammeverk er fokuset på struktur og ledelse, og det vil anvendes for å analysere havnes reguleringsmessige- og operasjonelle forhold. I det følgende vil jeg redegjøre for De Langens forståelse av forhold som påvirker en havneklynges produktivitet.

4.4.6 Struktur og ledelse

Blant de ulike retningene innenfor klyngeteori hevder De Langen (2004a) det er mulig å skille mellom teorier relatert til struktur og atferd. På bakgrunn av dette presenterer han figur 4.1 som rammeverk for analyse av havneklyngers produktivitet.

Figur 4.2: Struktur og ledelses effekt på klyngeproduktivitet



Kilde: De Langen 2004a

Ved å skille struktur og atferd mener De Langen (2004a) det er mulig å klassifisere variabler enten relatert til *struktur* eller *atferd*. Med andre ord variabler knyttet opp til klyngens sammensetning og egenskaper ved aktørenes interaksjon. Variablene har alle utspring fra ulike klyngeteorier og er påstander det er konsensus om. Begge er med på å bidra til klyngens produktivitet, og er gjensidig påvirkende. Endringer i klyngens struktur vil føre til endringer i ledelse og vise versa. Struktur- og ledelsesvariablene vil påvirke *transaksjonskostnader* og graden av samarbeid som igjen påvirker klyngeledelse, og må tas inn i betraktning når havneledelse analyseres. Transaksjonskostnader innebærer kostnaden involvert ved å søke etter forretningspartnere, spesifisere kontrakter, kontrollere produktivitet, og rene interaksjonskostnader som tid og reise (De Langen 2004a).

Det har tidligere vært gjort en rekke studier med fokus på havneledelse, men disse har lagt vekt på havnemyndighetenes rolle, noe som i følge De Langen (2004a) ikke er tilstrekkelig. Havnemyndighetenes oppførsel er betinget av private aktører i klyngens atferd, og havnemyndighetene må ta høyde for initiativ fra privat sektor. Viktigheten av de ulike variablene er klyngespesifikt og det er derfor vanskelig, eller umulig, å på forhånd stadfeste variabler som er utslagsgivende for en klyngens produktivitet (De Langen 2004a)

Ledelsesvariabler

Mellomledd bidrar til å redusere transaksjoner og utvide samarbeidet, og kan således påvirke klyngens konkurransefortrinn. Det er tre forhold som underbygger mellomledds positive effekt. For det første fungerer de som kobling mellom aktører som ellers ikke ville hatt noen

form for samarbeid. For det andre reduserer de samarbeidskostnader ved at de kobler kunnskap, i tillegg til at transaksjonskostnader reduseres ved kobling av kunnskapsulikheter mellom bedrifter som opererer i svært ulikt miljø. For det tredje kan mellomledd redusere samarbeidskostnader ved å lede samarbeidsprosjekter, og da særlig for prosjekter med midlertidig karakter (De Langen 2004a). I forbindelse med oppgavens problemstilling kan mellomledd eksempelvis være speditører, meglere og næringsorganisasjoner.

De Langen (2004a) hevder graden av *tillit* påvirker transaksjonskostnadene. I klynger med stor grad av tillit er transaksjonskostnadene lave fordi kostnadene involvert ved å spesifisere kontrakter og etterkontroll er lave, og bidrar i tillegg til å redusere usikkerhet og faren for opportunistisk oppførsel (De Langen 2004a). Porter (1998) argumenterer for at geografisk nærhet skaper et potensial for økonomisk verdi, men sikrer ikke nødvendigvis dets realisering. En rekke av fordelene involvert ved klynge lokalisering er avhengig av fri flyt av informasjon, avdekking av verdiskapende transaksjoner, tilbørighet til å samkjøre agendaer og å arbeide på tvers av organisatoriske grenser, og ønske om forbedring. Interaksjon, nettverk og følelse av samhørighet er viktig her, og underbygges av klyngens sosiale struktur (Porter 1998). Graden av tillit tilstedeværende i en klynge er således sentralt for å realisere fordelene ved geografisk konsentrasjon.

Forankrede lederbedrifter er bedrifter som grunnet deres størrelse, markedsposisjon, kunnskaps- og entreprenørferdigheter har mulighet og insentiv til å foreta investeringer med positive eksternaliteter for andre aktører i klyngen. I denne sammenheng blir det viktig å skille mellom *nettverks-* og *klyngeeksternaliteter*. Sistnevnte spres til alle bedriftene i klyngen, mens førstnevnte spres kun til et begrenset bedriftsnettverk. Markedsposisjonen forsvaret investeringene ettersom fordelene involvert med et/en mer konkurransedyktig nettverk/klynge er mest lønnsomme for dem. Det er imidlertid ingen mekanikk i forholdet mellom størrelse og lederbedriftoppførsel. Investeringer i opplæring og utdanning, kunnskaps- og informasjonsinfrastruktur, og infrastruktur for kollektiv handling er eksempler på investeringer med betydelige klyngeeksternaliteter (De Langen 2004a).

*Kollektive handlingsregimer*⁴⁰ (CAR) oppstår ifølge De Langen (2004a) når et stort antall bedrifter i en klynge samarbeider. Et regime kan i denne sammenheng forstås som en relativt stabil samarbeidsavtale som bidrar til at aktørene kan overkomme kollektive handlingsproblemer⁴¹ (CAP). Selv om samarbeid for å oppnå et felles mål hadde vært fordelaktig for alle involverte parter er det ikke en selvfølge at samarbeid oppstår. Enkelte

⁴⁰ Min oversettelse av collective action regimes

⁴¹ Min oversettelse av collective action problems

aktører kan for eksempel være gratispassasjerer på andres samarbeid, noe som hindrer etablering av CAR. Organisasjoner, offentlig-privat samarbeid og offentlige institusjoner blir fremhevet som den beste måten å løse CAP på. I denne sammenheng kan en perfekt klyngeleder sies å ha følgende egenskaper;

- 1 Insentiver til å investere i klyngen ettersom inntekter er avhengig av produktivitet.
- 2 Opptre økonomisk uavhengig fordi investeringer over tid er lik inntekter.
- 3 Forsøker i størst mulig grad å tjene inn investeringene gjennom bedrifter som tar fordel av investeringene.
- 4 ”Investeringsregelen” er at klyngelederen skal investere når klyngefordelene overstiger kostnaden, og hvis bedrifter i klyngen ikke investerer ettersom investeringene skaper for omfattende klyngeeksternaliteter (De Langen 2004a).

Strukturvariabler

Agglomerasjonseffekter benyttes av De Langen (2004a) for å beskrive eksternaliteter som bidrar til geografisk konsentrasjon. Tilgang på arbeidskraft er en slik eksternalitet ettersom det er tilstedeværende en rekke bedrifter med like krav til arbeidskraft. Utdannet arbeidskraft blir også trukket til klyngen, i tillegg til at en klynge rettferdiggjør investering i opplæring og utdanning. Kunder og leverandører i klyngen er en annen agglomerasjonseffekt på grunn av at handelskostnader er høyere for transaksjoner med bedrifter utenfor klyngen. Kunnskap og informasjon er rimeligere og mer tilgjengelig fordi det ”flyter” lettere lokalt. Konsentrasjon av økonomisk aktivitet fører derimot til opphopning og plassmangel, og disse to forholdene kan betegnes som spredningseffekter (De Langen 2004a).

Økonomisk konkurranse befinner seg aldri i likevekt, og De Langen (2004a) påpeker således at *intern konkurranse* er viktig for en klynges dynamikk. Forbedring og innovasjon må finne sted for å være konkurransedyktig. I et slikt konkurransepreget miljø er sannsynligheten for spesialisering av varer og tjenester større fordi spesialisering kan føre til redusert konkurranse og økt lønnsomhet. Intern konkurranse gjør det også lettere for kunden lokalisert i klyngen å bytte leverandør av varer og tjenester. Et lite marked og regulering kan imidlertid hindre intern konkurranse. Regulering kan eksempelvis hindre konkurranse ved at en bedrift får kontrakt på leveranser av en type tjenester (De Langen 2004a).

Klyngehindringer innebærer ifølge De Langen (2004a) hindringer for innflytting til og utflytting fra klyngen, eller hindre for nye etableringer i klyngen. Tilgang til lokal taus kunnskap og nettverk kan være hindringer for innflytting. Nye bedrifter er eksempelvis

avhengig av taus kunnskap som kunnskap om offentlige organisasjoner, egenskaper ved det lokale markedet og arbeidsmarkedet. Tilstedeværelsen av hindringer er avhengig av styrken på koblingene mellom klyngens eksisterende aktører, og deres villighet til å lære fra seg. Etableringshindre er administrative barrierer, hovedsaklig nasjonal lovgiving, og tilgang til kapital. Utflyttingshindre er hindre for flytting. Faktorer som øker den lokale forankringen er arbeidskraftens forankring, investeringer som fabrikker, bygninger og forankret lokal kunnskaps immobilitet, samt et stort antall kunder og leverandører. Utflyttingshindre skader klyngens dynamikk ved at det ikke gis rom for nye aktører (De Langen 2004a).

Klyngemangfold bidrar positivt til klyngens produktivitet på tre måter. På grunn av kunnskapsvariasjon kan et mangfold av bedrifter forbedre samarbeidsmulighetene i klyngen. I klynger utgjort av bedrifter med like egenskaper er det mer sannsynlig at eksterne koblinger er tilstede, og bidrar ikke i så stor grad til klyngens produktivitet. For det andre er klynger bestående av bedrifter med ulike egenskaper mindre utsatt for eksterne sjokk. For det tredje gir mangfold bedre muligheter for innovasjon, og skyldes variert informasjon og kunnskapsbase. Tilstedeværelsen av forretningsenheter av større internasjonale bedrifter er positivt fordi mulighetene for tidlig anvendelse av ledende teknologi økes (De Langen 2004a).

4.4.7 Ekstern innvirkning

Det alternative rammeverk fokuserer på klyngens interne egenskaper, og eksterne forhold som påvirker dens forretningsmiljø er ikke inkludert. Forhold som teknologisk endring og globalisering, og nasjonale og internasjonale politiske beslutninger fattet i kjølevannet av disse er altså ikke internalisert rammeverket.

"The performance, the structure and the governance of a cluster may be affected by external factors, such as national and international policies and the development of the region as a whole. These factors are not incorporated in this model since the framework focuses on the internal characteristics of clusters themselves" (De Langen 2004b:88)

Oppgavens anvendelse av De Langens (2004a) rammeverk på forholdet mellom struktur og ledelse i Tema vil ta høyde for eksterne forhold i og med at klyngens interne egenskaper forstås som et produkt av eksterne endringsprosesser. Teknologisk endring, globalisering og krav om omstilling fra internasjonale finansielle institusjoner legger føringer på havnemyndighetenes handlingsrammer gjennom myndighetenes valg av strategi og politikk. Fungerer havnemyndighetene som klyngeleder i tråd med De Langens (2004a) forståelse av begrepet vil deres virksomhet påvirke ledelse og produktivitet i klyngen.

5. Situasjonen i Tema og innvirkning på økonomisk aktivitet

I dette kapitlet vil jeg analysere hvilken innvirkning teknologisk endring og globalisering har på havnedrift, og hvordan havner påvirker lokal og nasjonal økonomisk aktivitet. Sentrale sammenhenger i oppgavens argumentasjon ble identifisert i figur 1.5 og analysens struktur vil følge tilsvarende ramme.

Teknologisk endring og globalisering ble definert i teorikapitlet, samt at deres effekter på skipsfart ble presisert. Moderniseringsteori og politisk økonomi ble også presentert som ulike syn på disse endringsprosessene. Kapittel 5.1 vil vektlegge nasjonal strategi og politikk utformet som konsekvens av disse prosessene, og hvilken rolle havner innehar.

Analysens kapittel 5.2 fokuserer på havneutvikling. ”Anyport” og ”Superterminal”-modellene benyttes for belyse utviklingen i tid og rom. Hvilke havneutviklingsprinsipper ligger til grunn, og er Tema havn oppdatert i forhold til ledende teknologiske praksis. Som nevnt har intermodal praksis ført med seg en revurdering av synet på havner, og tilgang til dens omland har i større grad innvirkning på havnens effektivitet og produktivitet. Utfordringer knyttet til intermodalitet vil også gjøres rede for i denne delen. Avslutningsvis vil produktivitetsmål satt i forbindelse med GHATIG sees i relasjon til Tema havns faktiske utvikling, samt informantenes vurderinger av de infrastrukturmessige endringer.

Forholdet mellom aktørene i havnen vil bli studeres i kapittel 5.3, og De Langens alternative rammeverk benyttes til dette formål. Kapitlet vil belyse havnemyndighetenes rolle, og tilstedeværelsen av ledelses- og strukturvariabler i Tema havn. På bakgrunn av analysen vil det diskuteres hvorvidt Tema havn utgjør en havneklynge eller ikke.

Tema havns innvirkning på lokal økonomisk aktivitet i Tema og Ghanas økonomi vil gjøres rede for ved bruk av statistikk, samt informantenes vurdering av havn-økonomisk aktivitet forholdet.

5.1 Nasjonal strategi og politikk

5.1.1 Vision 2020

Det Verdensbanken finansierte prosjektet GHATIG er en del av myndighetenes langsiktige visjon om middelinntektslandstatus innen 2020, Vision 2020. Sistnevnte ble opprettet i 1996, og dens utviklingsmål er formulert i henhold til fem områder; individets⁴² utvikling, økonomisk vekst, landbruksutvikling, urbanutvikling og utviklingen av et mulighetsskapende⁴³ miljø (JICA 2001). Økonomisk vekst komponenten er sentral for min problemstilling, og dens innhold vil derfor utdypes. Det grunnleggende virkemiddel for å oppnå økonomisk vekst er i denne sammenheng;

"... to establish an open and liberal market economy that optimizes the rate of economic development and ensures the maximum welfare and material well-being of all Ghanaians"
(JICA 2001:9-1).

Økonomisk vekst omfatter ifølge Malecki (1991) økonomiens kvantitative egenskaper, men Vision 2020s økonomisk vekst komponent baseres på fire områder; *mulighetsskapende miljø, fordeling av nasjonal inntekt, produksjonsaktiviteter og økonomisk infrastruktur*. Førstnevnte innebærer at myndighetene skal legge opp til et mulighetsskapende miljø for den private sektor for å oppnå det overnevnte mål. For det andre vektlegges det at resultatene av utviklingsprosessen fordeles likt til hele befolkningen, og ekstrem fattigdom elimineres. Det tredje er intensivert produktivitet i all type produksjon, og økning i det tilgjengelige utvalget av varer og tjenester, med priser på et internasjonalt konkurransedyktig nivå. For at produksjonsaktivitetene skal være bærekraftige og bidra til å nå målsettingen er forbedring med bakgrunn i vitenskap og teknologi nødvendig. Økonomisk infrastruktur er det fjerde området, og innebærer all energiforsyning, samt alle former for transport og kommunikasjonsmidler (JICA 2001). I Vision 2020s tilnærming vektlegges økonomiens kvantitative- og kvalitative egenskaper, og har således enkelte likhetstrekk med begrepet om strukturell endring. Tilnærmingene er derimot ikke forenlige ettersom Maleckis (1991) begrep er en del av en prosess hvor en selvforsynt og uavhengig økonomi er målet. Vision 2020 er på den andre siden basert på en ny- klassisk tankegang, der spesialisering og arbeidsdeling er underliggende.

Økonomisk infrastruktur fremheves i Vision 2020 som;

⁴² Min oversettelse av human

⁴³ Min oversettelse av enabling

"It is an important part of the enabling environment and the main development goal is the establishment of an efficient and integrated infrastructure system which is responsible to the current needs and anticipate the future requirements of the productive sectors of the economy" (JICA 2001:9-2).

Som nevnt innledningsvis er transportinfrastruktur i en rekke land i sør en arv fra fortiden, og konstruert med helt andre formål i tankene (Simon 1996). Dette gjenspeiles i dårlig utbygd transportsystem i Ghana og til nabolandene, noe som skaper utfordringer i forhold til et samfunns generelle utviklingsbehov, og fungerer som hindring for utvikling av interregional handel;

"But the role of transport, the quality of the road, and this is a main problem in Africa. The quality of the road reduce the quality of the exchange inside the country itself, inside of the neighbouring countries. So, for example, if you want to export a good from the Ivory Coast to Ghana, or from Ivory Coast to Ghana, you would use a ship. It's crazy. Abidjan is 400 km from here, and you will take a ship. You would do your transport by sea, in place to do it by road, and you will pay two or four times, it's crazy" (representant for TCT).

Jernbanesituasjonen i Ghana er av tilsvarende karakter som veinettverket;

"It is only in Takoradi that the rail is working, only for exports of bauxite and manganese, yes, for Takoradi, but in Tema the railines are virtually down. And it's only trucks moving cargo from there. Containerized cargo are moved on trucks, and breakbulk cargo like rice and other baggerd cargo are put on trucks, and then they are trucked to the hinterland" (representant for Hull Blyth).

I samsvar med et strukturelt marxistisk syn (Slater 1975 i Simon 1996) reflekterer Ghanas transportsystem Storbritannias vurdering av strategisk og økonomisk verdi i deres erobrede områder. I lys av dette blir det av stor viktighet å utvikle et effektivt og intermodalt transportnettverk for transport av gods og mennesker, både nasjonalt, interregionalt og internasjonalt.

5.1.2 GHATIG

Hovedmålet med GHATIG er i følge en representant for industri- og handelsdepartementet;

"And you see, the main objective for the project is to ensure that facilities at the port, and even the customer services of customs, of immigration and other things are improved so that it will attract investors to the country. So that Ghana will become the preferred destination of investors who want to come to West Africa, or even to Africa as a whole. So that we can enhance all those bottlenecks, and it will enable in that process more investors to be attracted to move here. And then they can produce, they can help us in improving our economy. Then at the same time they also can export to other West African countries, or even Africa as a whole. So that is what the Government, and we are trying to do" (representant for MOTI).

Prosjektets mål er å gjøre Ghana til en handels- og investeringsportal for Vest Afrika og å øke deltakelsen av private aktører i utviklingen av den nasjonale økonomien. Viktige aktiviteter

her er opprettelse av frisoner, samt modernisering og effektivisering av prosedyrene til CEPS, GCAA, GIPC og GPHA. Dette for at også de skal fungere som tilretteleggere for handel og investering (Gateway Secretariat 1999).

GHATIG gjenspeiler økt konkurranse mellom land for å tiltrekke utenlandske investeringer. Lavere transportkostnader som konsekvens av utvikling i transport- og kommunikasjonsteknologi har gjort det mulig for industri å flytte ut deler eller hele sin produksjonsprosess til steder med økonomisk mer fordelaktige forhold (Ernst og Lundvall 2004). Opprettelse av frisoner er en konsekvens av dette. I Ghana er frisoner opprettet i Tema og Takoradi, og et nytt frisoneprosjekt er under utbygging i Kumasi. Myndighetene har vært ansvarlige for utbygging av nødvendige infrastruktur som veier, vann, kloakk og elektrisitet i samtlige prosjekter. En representant for den nye frisonen i Boankra ved Kumasi forklarer i det følgende den underliggende tankegang bak prosjektet;

” The project responsibility was that, and the whole idea was that basic infrastructure has to be funded by Government. Otherwise it will be too expensive, and not attractive enough for the private sector. But right now they also want to see how serious we are by committing funds, you know, so that’s the concept. So we have the private sector in mind, but at this stage, unless we put in the basic infrastructure, they don’t want to come. Because it’s a land in the middle of the forested area you know. Let’s see what the Government is doing before we can come in, so that’s the idea ” (representant for Boankra Inland Project).

I tråd med markedssviktsbegrepet er ikke alle varer og tjenester mulig å tilby gjennom det åpne markedet (Samuelson og Nordhaus 1995). I forbindelse med utbygging av frisoneinfrastruktur har eksempelvis ingen bedrifter økonomiske insentiver til å gjøre investeringer med så store eksternaliteter. For å skape positive eksternaliteter, i form av økonomisk vekst i området rundt Boankra, er det nødvendig med offentlige investeringer i grunnleggende infrastruktur. Gjennom disse tiltakene håper myndighetene å trekke eksportorientert industri til landet, og øke andelen av private bidrag til Ghanas økonomi. Utenlandske direkte investeringer ventes å skape mer arbeidsplasser, økning i valutainntekter, samarbeid mellom utenlandske og lokale investorer, forbedring av ghaneseres teknologiske og ledelsesmessige kunnskap og evne, overføring av teknologi, og økt eksportmangfold.

5.1.3 TSSP

Til tross ulike initiativ for industriutvikling bærer Ghanas økonomi fortsatt preg av å være et land i sør. Ubalanse mellom eksport og import, hvor råvarer eksporteres og ferdigvarer importeres, er et kjennetegn på dette. Ghanesisk eksportindustri er fortsatt råvareavhengig selv etter iverksettelsen av prosjekter som VISION 2020 og GHATIG (TSSP 2005).

Kakaobønner har tradisjonelt sett vært Ghanas største eksportvare, noe som også var tilfellet i henholdsvis 1999 og 2003. Råtømmer var tidligere en dominerende eksportvare, men et forbud mot dette ble innført på 1990- tallet av miljøvern hensyn, og eksporteres nå i bearbeidet form enten som sagtømmer eller ulike typer trevarer (GPHA Takoradi). Mens den totale eksporten var 957,898 tonn og 1,113,046 tonn i henholdsvis 1999 og 2003, var den totale importen 6,237,202 tonn og 6,254,080 for samme periode (GSC Maritime Trade Statistics).

Tabell 5.1: Ghanas største eksportvarer

1999	
Eksportvare	Tonn
Kakaobønner	317,136
Sagtømmer	266,782
Aluminiumsbarer	92,369
Kakaoprodukter	52,430
Nøtteolje	28,199
Eksport totalt	957,898

Kilde: basert på tall fra GSCs Maritime Trade Statistics

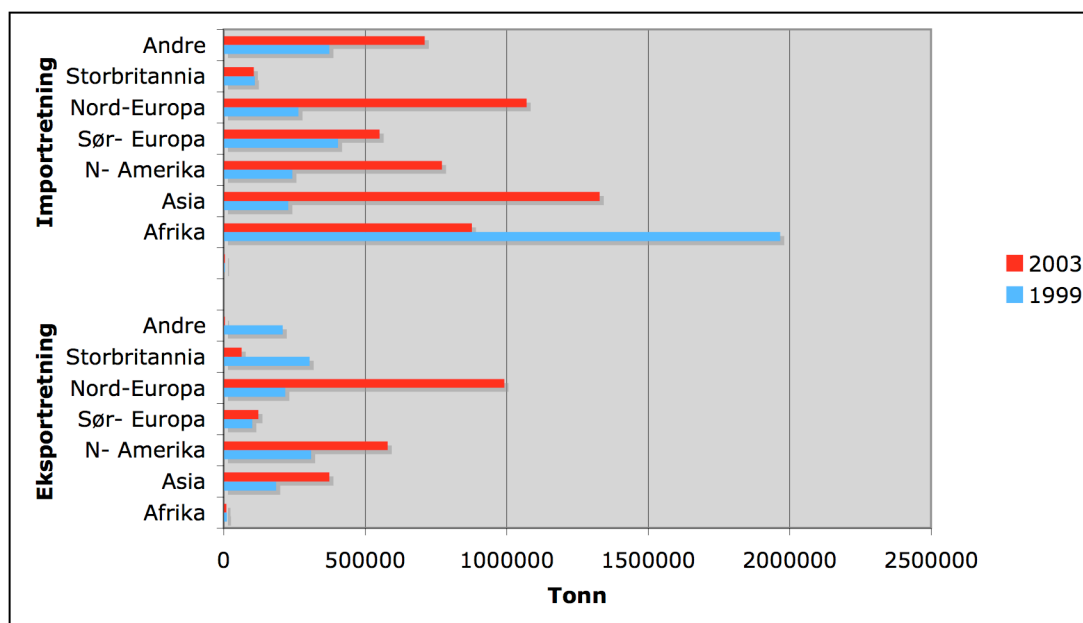
2003	
Eksportvare	Tonn
Kakaobønner	254,379
Sagtømmer	234,278
Bomull	117,267
Cashewnøtter	79,035
Stykkgoods	53,255
Eksport totalt	1,113,046

Sammenligning av import- og eksportretning i diagram 5.1 og 5.2 illustrerer opprettholdelse av tradisjonelle handelsmønstre, særlig hva gjelder eksport av bulkgoods til Europa og Nord-Europa. Det har derimot vært en økning i transport av bulkgoods fra 1999 til 2003 til disse landene, og en tilsvarende nedgang i eksport av stykkgoods. Dette kan skyldes ulike prinsipper for godstransport.

Sett fra et avhengighetsteoretisk perspektiv undertrykker handelsmønsteret ghanesisk økonomi ved at overskuddet hentes ut gjennom ubalansert handel til nord, og bidrar til å øke kapitalakkumulasjonen der i stedet (Simon 1996). Tradisjonelle koloniale handelsmønstre kan i denne sammenheng sies å holdes i hevd, og de tidligere koloniene, til tross for selvstendighet, fortsetter å tjene vestlige interesser. Avhengighet av råvareeksport gjør også økonomien svært sårbar ovenfor endringer i råvareprisen;

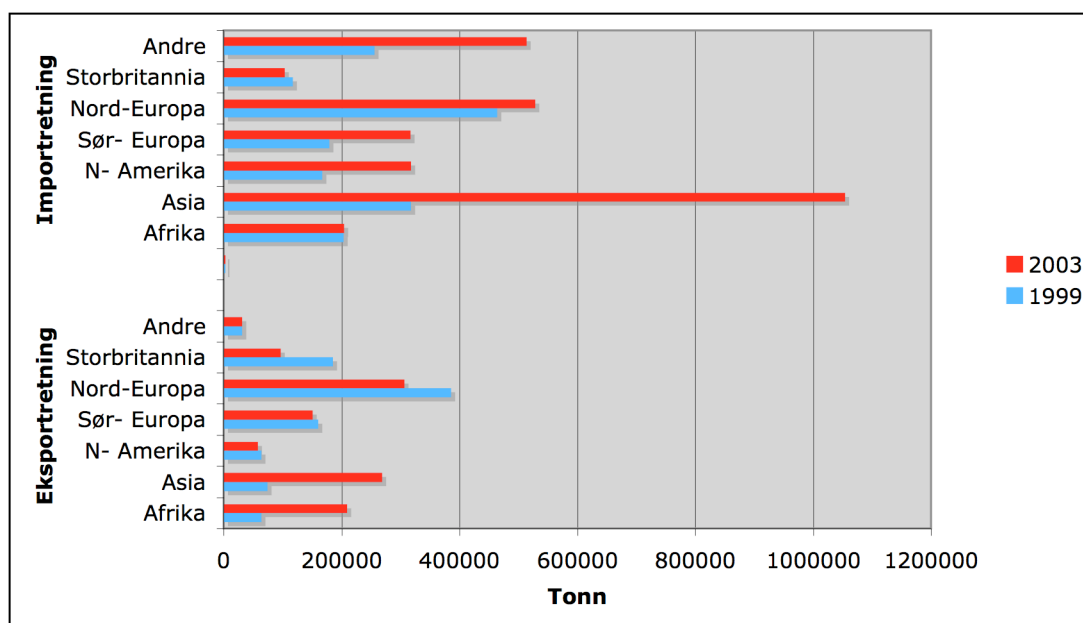
"You know, we export cashew nuts, we export sesame seeds, but these are all. You know, it's the same old story; we export raw commodities, and we don't control the rest. The rest is governed in London, in the trade market, so it's very dangerous for your economy"
(representant for SDV).

Diagram 5.1: Retningsbalanse for bulkgoods



Kilde: basert på tall fra GSCs Maritime Trade Statistics

Diagram 5.2: retningsbalanse for stykkgoods



Kilde: basert på tall fra GSCs Maritime Trade Statistics

Diagrammene illustrerer en økning i handel med Asia, særlig hva gjelder import av stykkgoods. Dette kan ses i sammenheng med vestlige aktørers utsetting av produksjon til disse landene. Mens videreforedling tidligere fant sted i Europa og Nord- Amerika finner den nå sted i områder med lavere arbeidskraftskostnader. Dette fremheves også av en GPHA representant i Takoradi;

"Factories in Europe and the US prefer moving rawmaterial from maybe Africa to Asia, to manufacture, before they distribute to other parts of the world"
(representant for GPHA Takoradi).

Samtidig som import fra Asia har økt har også eksport av stykkgoods økt. Dette kan sees i sammenheng med tomcontainer problematikken og rederienes søken etter returgods for bedre kapasitetsutnyttelse og følgelig økt lønnsomhet på sine ruter.

Endring i globale aktørers strategier får som vi ser store konsekvenser for nasjonale økonomiers handelsretning. Dette hadde derimot ikke vært mulig uten utvikling i transport- og kommunikasjonsteknologi. Mens fabrikker tidligere ble lokalisert så nærme råvarekilden som mulig, er det økonomisk forsvarlig for produsenter å inkludere råvarer fra ulike steder i produksjonsprosessen for så å distribuere de ferdige produktene til alle verdenshjørner (Levinson 2006). Forutsetningen for en effektiv distribusjonsprosess er et godt utbygd infrastruktursystem, som igjen er tilrettelagt og kompatibelt med globale teknologiske standarder.

Departementet for handel og industri (MOTI) lanserte i 2005 et nytt prosjekt, "Trade Sector Support Programme" (TSSP), og er et supplement til eksisterende prosjekter som VISION 2020 og GHATIG. Her fremskyndes målet om middelinntektslandstatus til 2015, og den årlige økonomiske veksten må økes fra 5% til 8%. Utvikling av økonomiens produktive sektor fremheves for å oppnå målsettingen (TSSP 2005). Ghanas avhengighet av eksport av et begrenset antall råvarer må reduseres for å skape konkurransefortrinn med et større utvalg av produkter med høyere grad av verdiskaping. Dette skyldes at kostnad eller pris i mindre grad er et konkurransefortrinn i internasjonal handel, men i større grad et resultat av kvalitet, utforming og logistikkledelse som fører til salg i rett tid og etterkjøpstjenester (TSSP 2005). Ernst og Lundvall (2004) hevder i teorikapittelet at lave produksjonskostnader tas for gitt, og at foretak er på søken etter ytterligere lokaliseringsfordeler. Ghanesiske myndigheters vektlegging av økonomiens produktive sektor kan sees i sammenheng med dette, og er viktig for å unngå at landet utelukkes fra internasjonale produksjonsnettverk. TSSP (2005) påpeker viktigheten av at privat sektor og tilhørende offentlige institusjoner forstår, og er i stand til å følge etterspørsel og markedets krav. På bakgrunn av dette er det nødvendig med offentlig innblanding som et supplement til markedet, og ikke som en stedfortreder. TSSP har således en ny tilnærming til oppbygging av internasjonal handelskapasitet i og med at programmet vektlegger styrking av lokal kunnskap og evne for å sikre langsiktig bærekraftig utvikling. Programmet består av 27 selvstendige, men sammenhengende prosjekter, som kan kategoriseres i 10 hovedområder; flernasjonal handel, import og eksport ordninger,

tilrettelegging for handel, produksjonsevne, støtteaktiviteter for eksporthandel, standarder, innenriks handel og distribusjon, konkurranse og offentlige innkjøp, forbrukerrettigheter, patentordninger, og ledelse og koordinering (TSSP 2005). I tråd med målsettingene i Vision 2020, GHATIG og TSSP må det etableres et integrert transportsystem for transport av gods og mennesker på en mest mulig kostnadseffektiv måte, i tillegg til å gjøre Ghana lett tilgjengelig for internasjonal handel.

5.1.4 Tema havn som del av nasjonal utviklingsstrategi

Virksomheten i Tema havn inngår i TSSPs område for tilrettelegging for handel. I forhold til målsettingen i GHATIG blir Tema havns rolle å;

- *Sustaining and developing physical distribution of Ghana as the largest port.*
- *Functioning as a leading container port in West Africa*
- *Functioning as a main import port of commodities consumed in Ghana such as foodstuffs, consumer goods and materials*
- *Functioning as an export port of commodities produced in the east part of Ghana such as aluminium, petrol products, other manufactured goods, cocoa products and other foodstuffs*
- *Supporting EPZ and industrial estates by providing necessary facilities for import of materials and export of manufactured goods*
- *Supporting agriculture by providing necessary facilities for import of fertilizer and export of crops”*

(JICA 2001:15-1)

På bakgrunn av Tema havns rolle i GHATIG ble fire produktivitetsindikatorer definert;

Tabell 5.2: Tema havns produktivitetsmål under GHATIG

Cost of loading Input Containers are reduced from present level of US\$168 to US\$80 by end of 1999, to international standards by end-2000.
Speed of unloading containers increased from gross 12boxes per ship hour to 20 boxes per ship hour by end of 1999 and 24 boxes by year 2000.
Average dwell time for imported containers drop from 25 days in 1998 to 15 days by end 1999 and less than 7 days by year 2000.
GPHA is restructured into a Landlord Port and greater autonomy granted Ports of Tema and Takoradi by end-1999.

(Gateway Secretariat 1999)

I TSSP vektlegges det, i likhet med GHATIG, at landeiersystemet skal implementeres og privat sektor skal tilby moderne containerterminaler og andre relaterte havnetjenester. Forbedring av forholdene i havnen, og utbedring av jernbane- og veinettverk, skal i likhet med industriutvikling finne sted gjennom deltakelse fra privat sektor. For GPHA innebærer dette at de skal fungere som landeier og regulator, mens private aktører skal stå

godshåndtering. Liberaliseringsbølgen har ifølge Europakommisjonen (1997) ført til en revurdering av synet på havner, fra et offentlige gode med økonomisk utviklingsformål til kommersielle enheter basert på prinsippet om brukerbetaling. En ny-liberal politikk innenfor transportsektoren er derimot ikke mulig ettersom det kan resultere i markedssvikt. Enkelte aktiviteter i havnen er offentlige goder, som tiltak for sikker navigering, og det er nødvendig at det offentlige legger til rette for dette. En fullstendig deregulering av transportmarkedene kan også føre til monopolaktige situasjoner, i den forstand at en aktør eller en gruppe aktører har mulighet til å sette prisen på aktuelle tjenester, noe som kan få ødeleggende konsekvenser for transportbrukerne. Det kan føre til ekskludering eller nedprioritering av andre transportoperatører, og får konsekvenser for effektivitet ettersom det hindrer fri konkurranse. Regulering og koordinering er vesentlig for opprettholdelse av transporttjenester til mindre attraktive områder økonomisk sett, men av stor betydning for å dekke et samfunns generelle utviklingsbehov.

I forbindelse med økt liberalisering av havnevirksomhet ble det i 2002 besluttet å opprette Ghana Maritime Authorities (GMA). GMAs hovedfunksjoner er å regulere, kontrollere og koordinere all maritim virksomhet i henhold til "Shipping Act" fra 2000. I tillegg fungerer GMA som rådgiver for myndighetene med tanke på hvilken maritim politikk som skal føres. Oppfølging av endringer i IMOs regelverk, som for eksempel innføringen av ISPS i etterkant av 11 september 2001, og implementering av disse i ghanesiske maritim lovgiving er sentralt. GMA er også ansvarlige for at tjenester ikke tilbudt i markedet blir kanalisert til relevante offentlige institusjoner. Offentlige goder som sikker navigering, sikkerhet, miljøvern, utdanning og opplæring, og markedsføring inngår i GMAs ansvarsområde. Alle aspekter ved Ghanas transportsystem vektlegges for å sikre effektiv flyt i transportkjeden (representant for GMA).

"So you see this total approach we are using. All to achieve one goal; economic development" (representant for GMA).

I tråd med en ny-klassisk økonomisk tankegang argumenterer GMA for at handel kan bidra til økonomisk vekst. Det er viktig å identifisere og fjerne alle flaskehalser i transportkjeden for å sikre effektiv flyt, og således legge til rette for handel (representant for GMA). Som nevnt er GHATIG finansiert av Verdensbanken, og det er hovedsakelig press fra denne internasjonale finansielle institusjonen som har ført til etableringen av samtlige programmer for tilrettelegging for handel. Havnen må være effektiv og flaskehalser i transportkjeden må ikke forekomme. Implementering og oppfølging av institusjonens politikk resulterte i at Ghana var et av landene som fikk slettet deler av sin gjeld under Verdensbankens og andre

bilaterale kreditorers gjeldsslette program, ”Heavily Indebted Poor Countries Initiativ” (HIPC)⁴⁴.

Tema havn vektlegges i programmene for tilrettelegging for handel. Mye av dette skyldes nærhet til forbrukermarkedene og industrivirksomhet, belyst i kapitlene om innvirkning på økonomisk aktivitet. En annen faktor er at utbygging og forbedring av havner og oppdatering av teknologi for skip- og godshåndtering krever betydelige investeringer (Hilling 1983). Høyt godsomslag må sikres hvis investeringene skal tjenes inn, og fører til godskonsentrasjon. I likhet med rederiene vil havnene også realisere stordriftsfordeler, da særlig med tanke på containervirksomhet. Økt intensitet i laste- og losseprosessen fører til reduksjon i håndteringstids per container, noe som igjen resulterer i lavere håndteringskostnad per container. Spredning av havneaktiviteten kan også svekke ghanesiske havners konkurranseevne i forhold til andre havner i regionen. På bakgrunn av dette blir det ut fra et nasjonalt ståsted ønske om å konsentrere trafikken i en stor havn (JICA 2001).

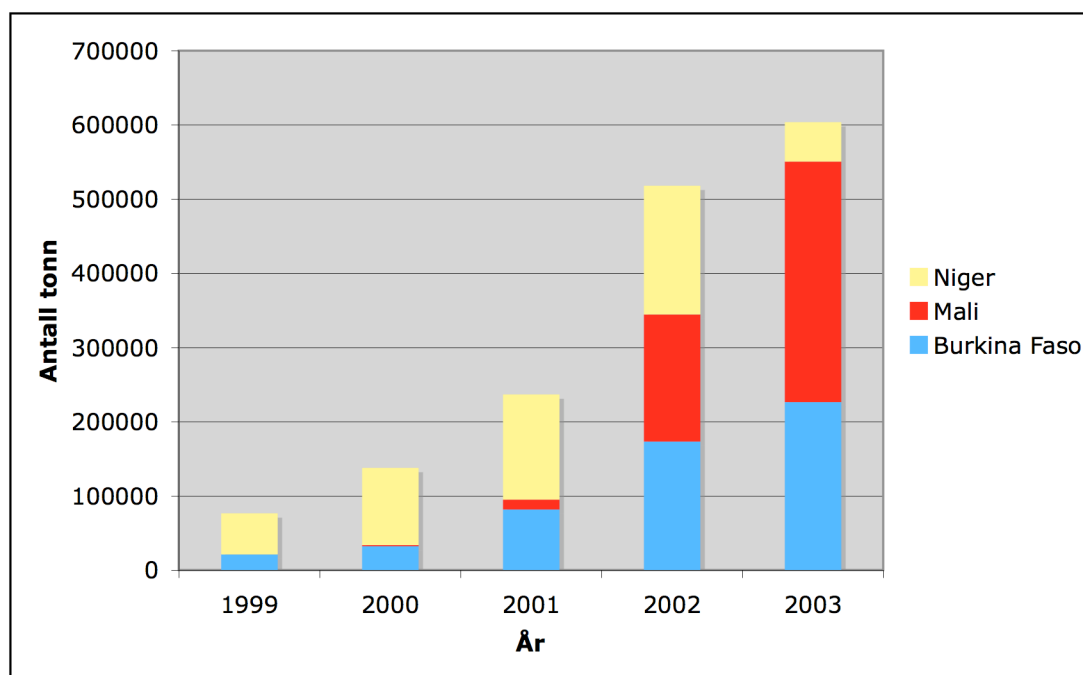
5.2 Konkurransesituasjonen blant havner i Vest- Afrika

Rederienes søken etter stordriftsfordeler har ført til økt konkurranse blant havner, og etableringen av GHATIG kan sies å reflektere tilspisset konkurransesituasjon blant havner i Vest- Afrika. Dette gjelder da særlig konkurranse om knutepunktstatus for gods til de landlåste landene; Burkina Faso, Mali og Niger, altså transittgods.

Samtlige informanter mener Abidjan havn tradisjonelt sett har vært Temas største konkurrenten. Dette skyldes at Abidjans havnekapasitet er bedre enn Temas, og at Elfenbenskysten har et velfungerende jernbanenett helt opp til Ougadougou, hovedstaden i Burkina Faso. Det faktum at Elfenbenskysten i likhet med de landlåste landene er fransktalende er også en fordel.

⁴⁴ African Economic Outlook: Ghana. www.oecd.org/dataoecd/34/10/36740417.pdf. (18/11-06)

Diagram 5.3: Transittgods via Tema havn



Kilde: basert på tall fra GSCs Maritime Trade Statistics

Urolighetene som blusset opp i Elfenbenskysten i 2002 har ført til at mye transittgods er flyttet over til Tema. Målsettingen i forbindelse med GHATIG var som kjent å bli et handels- og industriknutepunkt for Vest Afrika, og markedsføring av Tema havn er del av GPHAs strategi i denne sammenheng. Urolighetene i Elfenbenskysten kan derfor bli sett på som et hell i uhell med GPHAs øyne. Markedsføring av havnen er i tråd med Europakommisjonens (1997) argument om at havner i større grad er kommersielle enheter som dekker inn sine utgifter og investeringer gjennom prinsippet om brukerbetaling, og er derfor tjent med økt trafikk. Opprettelsen av et GPHA kontor i Burkina Faso er en del av strategien for holde på transittgodset selv når situasjonen i Burkina Faso stabiliserer seg. I følgende kapittel vil GPHAs arbeid på den infrastrukturmessige delen belyses.

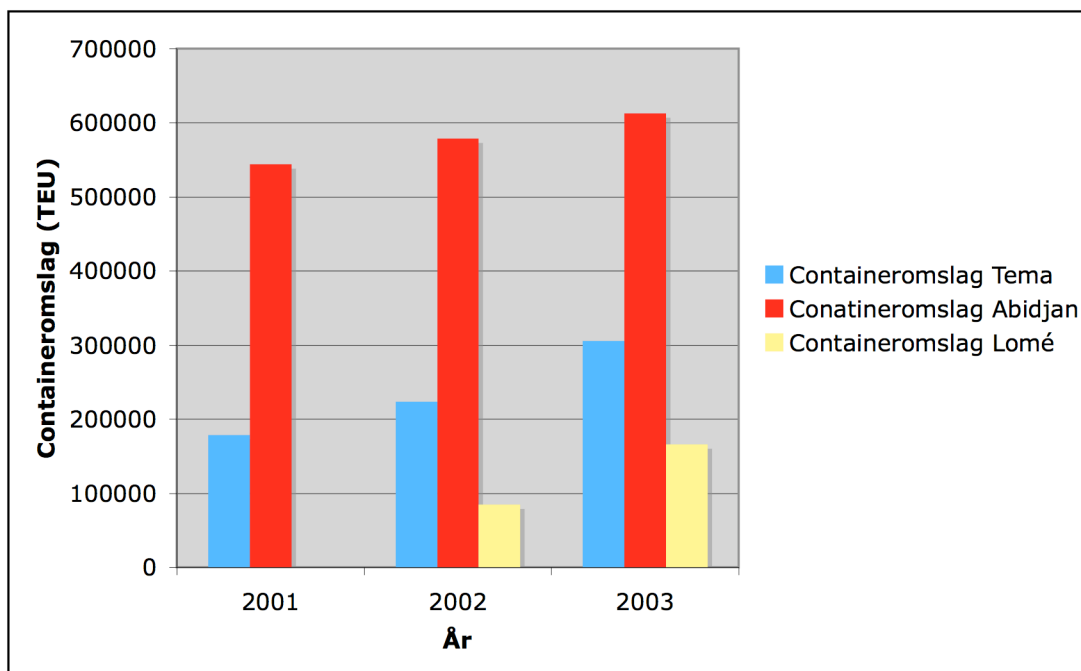
I følge representanten for SDV har situasjonen i Elfenbenskysten endret maktforholdet mellom kystlandene og de landlåste landene. Mens de landlåste landene tidligere var avhengig av Elfenbenskysten for import og eksport har de nå større valgfrihet på grunn av konkurransen mellom havnene om å fungere som knutepunkt for transittgods (representant for SDV). Senegal, Guinea, Togo og Ghana kjemper alle om transittgods, og slik jeg forstår det et dette positivt for de landlåste landene ettersom økt konkurranse får konsekvenser i form av lavere transportkostnader.

Per i dag fremheves havnen i Lomé i nabolandet Togo som en konkurrent til Tema. Dette er til tross for at Tema har lavere havneavgifter, bedre veinettverk, og billigere drivstoff. Ut i fra et økonomisk ståsted er mest naturlig for transittgodset å gå gjennom Tema. Tollinspeksjon av transittgods fremheves imidlertid som årsak til svekkelse av Temas konkurranseevne i forhold til Lomé.

"The fact that customs in Ghana scans containers for Burkina is very bad. Very bad, because for burkinabese what they do at customs level is their problem. It is not up to Ghana to verify what is inside the containers" (representant for SDV).

Sammenligning av utvikling i containeromslag i de tre havnene illustrer at Abidjan i Elfenbenskysten fortsatt er regionens største havn, men både Tema og Lomé har opplevd en betydelig vekst grunnet urolighetene i Elfenbenskysten.

Diagram 5.4: Containeromslag i Tema, Abidjan og Lomé



Kilde: basert på tall fra GPHA og UNCTADs Review of Maritime Transport 2005

For å styrke Temas konkurranseevne ovenfor andre havner i regionen, og beholde transittgodset, er konstant fokus på oppgradering av både infrastruktur og teknologi for godshåndtering viktig. I tillegg er det viktig å legge operasjonelle prosedyrer opp mot de målsettinger som settes for å sikre mest mulig effektiv flyt til havnens nasjonale og internasjonale omland.

5.3 Havneutvikling i en ghanesisk kontekst

”Tema Port was not build with container in mind, no, no, it was build as a multi, as a general cargo port. Yeah, but you know over time what has happened with containers and their overtaking of general cargo. So how to deal with containers in the context of a port that was just build for general goods are our biggest challenge in the port. We have to use limited space, and change it” (representant for GSC⁴⁵).

Det faktum at Tema ble bygget som en tradisjonell⁴⁶ havn, eller en ”Anyport”, har skapt store utfordringer i forbindelse med økende containerisering av gods. I denne delen av oppgaven vil jeg derfor studere iverksatte tiltak for å tilpasse Tema havn til dagens teknologiske realitet, men også i forhold til generelle utfordringer knyttet til økning i godsslag.

5.3.1 Historisk perspektiv

Ghana har tradisjonelt hatt en rekke havner. Skip måtte sette anker et stykke utenfor havnene, og lasten ble så losset og lastet ved hjelp av lett båter. De fleste av disse havnene ble opprettet i forbindelse med europeisk handel. På grunn av økt økonomisk vekst på 1920-tallet var det nødvendig å bygge en dypvannshavn, og valget falt på Takoradi ettersom det omkringliggende området hadde mye naturressurser. Utbyggingen resulterte i avvikling av en rekke av de mindre havnene, men ikke alle. Dette skyldes behov for mer enn en havn for å håndtere økende godsslag. Det var også rimeligere for vareeiere øst i landet å benytte de mindre havnene i Cape Coast, Winneba og Accra enn å frakte godset helt til Takoradi (Dickinson 1965).

Ved Ghanas frigjøring i 1957 oppstod det imidlertid behov for ytterligere en dypvannshavn. Tema ble valgt av to hovedårsaker; hensynet til generelle økonomisk utviklingsbehov og ”Volta River” prosjektet. Førstnevnte skyldes vekst i Accra og området rundt, både befolkningsmessig og med tanke på økonomisk aktivitet. Accra hadde på denne tiden også en fungerende jernbanelinje, noe som gjorde forlenging til Tema til et relativt rimelig prosjekt. I tillegg til ny dypvannshavn bestod ”Volta River” prosjektet av oppdemming av Voltaelven og etablering av aluminiumsverk. Tema ble var det beste valget grunnet nærhet både til Accra og ”Volta River” prosjektet. Lokalisering her oppfylte både generelle utviklingsbehov, og funksjon som magnet for økonomisk aktivitet. I tillegg til ovennevnte forhold var Temas naturmessige fordeler avgjørende for den endelige beslutning (Dogbey 1998);

⁴⁵ GSC-HQ

⁴⁶ Tilrettelagt for stykkgoods, tørr og våtbulk

- Dypt vann
- En odde som fungerte som utgangspunkt for utbygging av molo
- Bunn sediment av fjell, noe som reduserte tilstrømming av sand og skaper mindre behov for mudring
- Store arealer for industri- og bymessig utvikling
- Steinbrudd 30 km nord for Tema.

På bakgrunn av disse forhold ble Tema valgt som lokalitet for Ghanas nye dypvannshavn. Konstruksjonsarbeidet ble påbegynt i 1954 og Tema havn åpnet offisielt i 1962. De mindre havnene som opp til dette tidspunkt hadde fungert som avlastning for Takoradi ble overflødige. Ved ferdigstillingen bestod Tema havn av følgende fasiliteter;

- To moloer som til sammen omsluttet 1720 mål, og beskyttet havnen mot vind og brenninger fra sørvest, samt enkelte sterke vindkast fra øst.
- Utstikker kai⁴⁷ med dybde på 7.8 m. Kaiområdet var utstyrt med skur for passasjerer og gods, vei- og jernbanetilgang og relaterte tjenester.
- Kaistruktur for oljetankere
- Tørrdøkk og skipsverft
- Fiskebåthavn bygget på utsiden av den østre moloen, omsluttet av en liten molo.
- Lagringssteder, kommersielle varehus, skur for kakaobønner, oppstillingsplasser og administrasjonsbygninger.

Konsentrasjonen av havnevirksomheten i Tema og Takoradi reflekterer gradvise forbedringer i teknologi ettersom havnen, som koblingen mellom sjø og land, blir påvirket av endringer i transportteknologi på både land- og sjøsiden.

5.3.2 Fra ”Anyport” til ”Superterminal”

Endringene i Tema havn har en rekke likheter med havneutviklingsprinsippene identifisert i Birds ”Anyport”-modell (1963). I modellen argumenteres det at økt spesialisering i godshåndtering og endring i maritim teknologi fører med seg endring i havneutvikling. På bakgrunn av modellens tre hovedtrekk; etablering, utbygging og spesialisering, resulterer

⁴⁷ Min oversettelse av berth finger quay

dette i endrede romlige forhold ettersom havnene blir lokalisert i større avstand fra sentrumsområdene (Notteboom og Rodrigue 2005).

Accra har tradisjonelt hatt havnevirksomhet, men ingen fullverdig dypvannshavn. Dette gjorde laste- og losseprosessen til en tidkrevende og kostbar affære ettersom lasten først måtte stues i lettbåter for deretter å bli manøvrert gjennom brenningene til en pir. Fra piren gikk turen til et lager i nærheten. Denne virksomheten fant sted midt i sentrum av Accra og etter hvert som behovet for økt havnekapasitet meldte seg bød lokaliteten på lite utviklingspotensialet. Havnen i Accra var også plaget av sandoppsamling, og utstrakt mudring var heller ikke tilstrekkelig for å bedre forholdene (Dickinson 1965).

Utilstrekkeligheter i Accra, i tillegg til forholdene belyst i 5.2.1 resulterte i opprettelsen av Tema havn og utflytting av tradisjonell havnevirksomhet. I ”Anyport” blir da det opprinnelige havneområdet benyttet til formål som parker, boligformål og annen form for kommersiell utvikling. I Accra er det opprinnelige havneområdet tilholdssted for lokale fiskere. Accra Municipal Assembly (AMA) har planer om å oppgradere fiskebåthavnen, i tillegg til å legge til rette for annen kommersiell virksomhet i området.

”Anyport-” modellens siste fase er spesialisering. Dette innebærer konstruksjon av spesialdesignet kaistruktur for håndtering av gods som containere, malm, korn og kull, i tillegg til oppsetting av skur og varehus. Havnebassengets dybde gjøres også tilstrekkelig for å ta i mot større skip (Notteboom og Rodrigue 2005). Sett bort i fra tilrettelegging for containere, fant disse endringene også sted i Tema havn. Eksperimentering med containere fant sted i USA i 1956, men det var ikke før på 1970- tallet at veksten i containerisering virkelig inntraff. Som nevnt ble Tema ferdigstilt i 1962 og det var da som tradisjonell havn. Denne tidens havneplanlegging tok derfor hensyn til kortsiktige etterspørselsbehov og ikke i langsiktige trender for godstransport.

”Anyport-” modellen er egnet til å forklare utviklingen i tradisjonelle havner , men når det kommer til moderne havneutvikling har den svakheter. Dette gjelder da særlig i forhold til containerisering, tilhørende infrastruktur og tilgang til omlandet (McCalla 2004, Notteboom og Rodrigue 2005). Tilpasning til containerisering i Tema havn vil således analyseres med bakgrunn i McCallas (2004) ”Superterminal” modell. Analysen vil følge modellens fem faser; etablering, utviding, nybygging, sammenslåing og gjenutvikling (McCalla 2004). Bulk- og stykkgoods utgjør fortsatt en betydelig del av Tema havns godsomslag og tiltak på dette området vil også bli belyst.

5.3.3 Etablering

I og med at Tema havn ble bygget med tradisjonelt gods i tankene settes etableringen av Tema som containerhavn til ”Ghana Ports Rehabilitation Project” (GPRP). Rehabiliteringsprosjektet fant sted mellom 1986 og 1989 etter initiativ fra Verdensbanken. Tema havn hadde i tiden frem til dette opplevd forfall av infrastruktur og utstyr, og betydelig nedgang i godsslag som konsekvens. Dette skyldtes mangel på vedlikehold og dårlig ledelse. Selve kaistrukturen var eksempelvis konstruert for å bære en viss vekt og det var så vidt den bar en 40- tonnsgaffeltruck lastet med en full container. Vekten førte derimot til store ødeleggelser av underlaget (Dogbey 1998). Mangelfull infrastruktur og utstyr førte til lav produktivitet og den gjennomsnittlige snutiden i havnen lå rundt 10 dager i 1983. Denne situasjonen resulterte i at Tema havn var en av de dyreste i Vest-Afrika, og ute av stand til å konkurrere med havnene i nabolandene (Dogbey 1998, Pedersen 2001). Hvis man samtidig ser på spredningen av containerisering i resten av verden var nok prosjektet også et resultat av etterspørsel etter denne typen tjenester. Restrukturering og renovering var nødvendig slik at også Tema havn kunne utnytte kostnads- og effektivitetspotensialet involvert ved containerisering. GPRP omfattet følgende forbedringer;

- Kaiområdet og containerhåndteringsområdet ble dekket av spesiallagede fliser som lett kunne repareres eller erstattes.
- Veinettverket i havnen ble rekonstruert og dekket med asfalt, i tillegg til at unyttige jernbane- og kranskiner ble fjernet.
- Tre av transittskurene ble fjernet for å gi rom til containere, mens de gjenværende ble fullstendig renovert. Et container fyll- og tømmeområde (CFS)⁴⁸ 200 meter fra kaien ble konstruert for å legge til rette for gods tilstrekkelig til å fylle en hel container (LCL).⁴⁹ Kameraer ble installert for å ivareta godsets sikkerhet, samt at CFS området deltes opp i soner for forenklet stabling og lokalisering av containere.
- Skipsvrak i innseilingen og i havnebassenget ble fjernet, fyrtårnene ble oppgradert, og moloene forsterket.
- Innkjøp av utstyr som kaikraner⁵⁰, gaffeltrucker og tau- og losbåter.
- Nytt telefonsystem ble installert for bedre intern kommunikasjon, samt innkjøp av datamaskiner, teleks og telefaks.

⁴⁸ Min oversettelse av container freight station

⁴⁹ Less than container load

⁵⁰ Shore crane

- Etablering av informasjonsledelsessystem (MIS)⁵¹ for å samle inn og sammenligne operasjonell og finansiell statistisk informasjon.

Hvis containeromslaget fra periodene før GPRP sammenlignes med perioden etter kan man se betydelige effekter av rehabiliteringen.

Tabell 5.3: Containeromslag og vekstrate

År	Containeromslag (TEU)	Vekstrate (%)
1980	7,994	
1981	n/a	n/a
1982	9,916	24
1983	15,094	52,2
1984	22,888	51,6
1985	21,560	-5,8
1986	22,553	4,4
1987	30,352	34,6
1988	42,879	41,3
1989	46,003	7,3
1990	64,157	39,5
1991	70,723	10,2
1992	85,129	20,4

Kilde: Dogbey 1998, GPHA

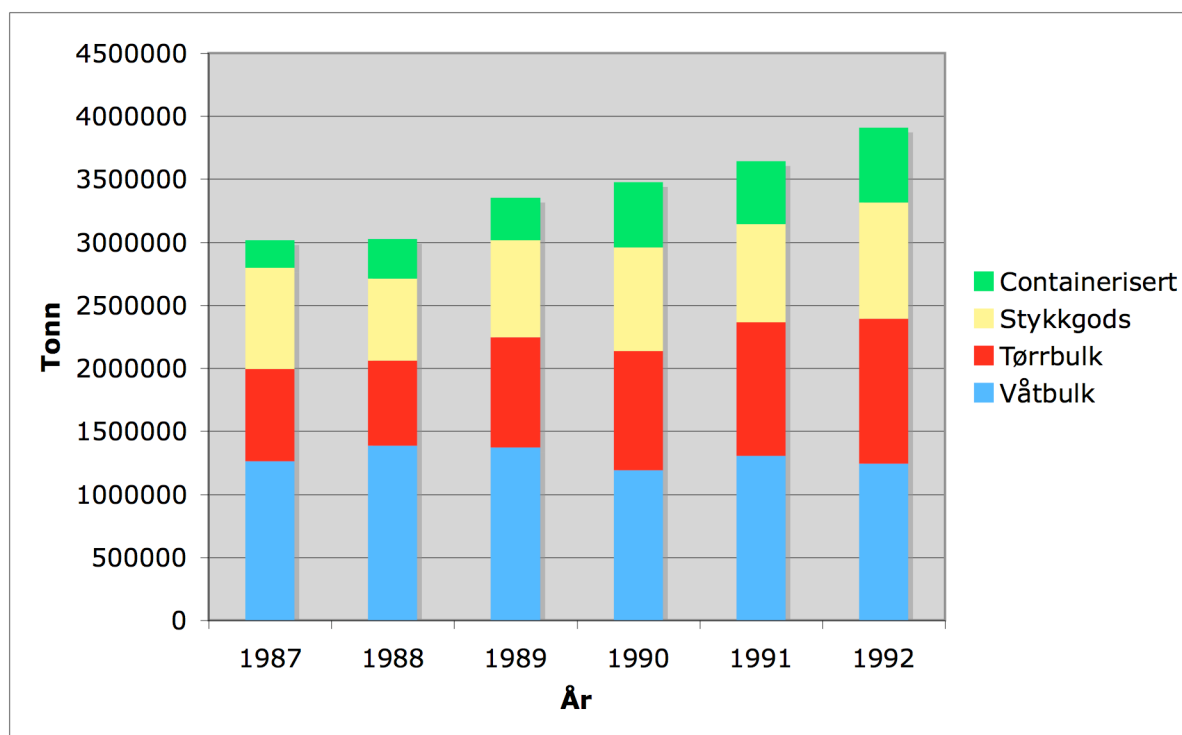
Den betydelige økningen i containeromslag i 1983 og 1984 har bakgrunn i handelsliberalisering og økt import av stykkgoods i containere. For bedre kapasitetsutnyttelse av returcontainere tilbød rederiene lave rater for eksport, og dette resulterte i containerisering av tradisjonelt bulkgoods som kakaobønner og tømmer.⁵² På bakgrunn av dette hevder Pedersen (2001) at containeren ble tvangsinnført til Ghana.

Utilstrekkelig godshåndteringsutstyr i havnen, og dårlig tilgang til omlandet, gjorde at containerne ble tømt og fylt i havnen. Aktører som benyttet containere til transport av gods fra og til Ghana fikk dermed ikke realisert fordelene involvert. På grunn av lavere sannsynlighet for ødeleggelse og tyveri, og derav lavere forsikringspremie, ble containere ble allikevel anvendt. Transportkostnaden på transportkjedens ledd i nord ble også redusert (Pedersen 2001).

⁵¹ Min oversettelse av Management Information System

⁵² Se vedlegg 8.3

Diagram 5.5: godssammensetting i Tema havn



Kilde: GPHA

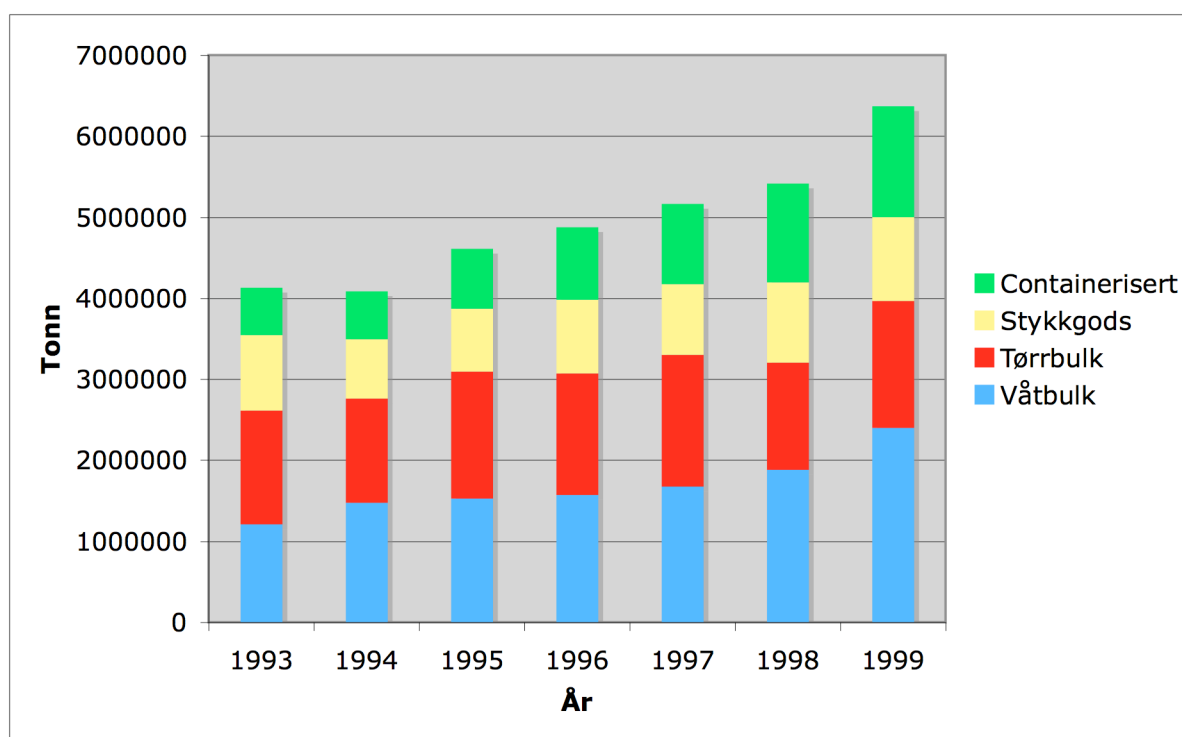
Hvis containeromslaget sammenlignes med godssammensettingen for samme periode som GPRP, illustrer diagram 5.9 fortsatt dominans av tørr- og våtbulk, i tillegg til stykkgoods. Ifølge Levinson (2006) skyldes dette mangel på containerisert gods med Vest Afrika (og Ghana) som destinasjon, og det var dermed ikke økonomisk forsvarlig for rederiene å benytte seg av rene containerskip på disse rutene. Containerne ble i stedet fraktet på dekk av bulkskip eller på kombiskip⁵³ (Levinson 2006).

5.3.4 Utviding og nybygging

Økt aktivitet i havnen utover 1990- tallet resulterte i behov for utviding av Ghanas havnekapasitet. En betydelig andel av økningen utgjøres av våtbulk, og dette er i all hovedsak råolje til oljeraffineriet i Tema. Containeromslaget har steget i samme periode, og skyldes mer handel og økonomiske insentiver for rederiene å benytte rene containerskip på ruter til og fra Tema. Det hevdes at økningen i containeromslag er et resultat av periodens økonomiske politikk, "Economic Recovery Programme" (ERP)(Dogbey 1998, Pedersen 2001). Veksten skapte derimot press på havnefasilitetene og opphopning i havnen.

⁵³ Multipurpose container ship

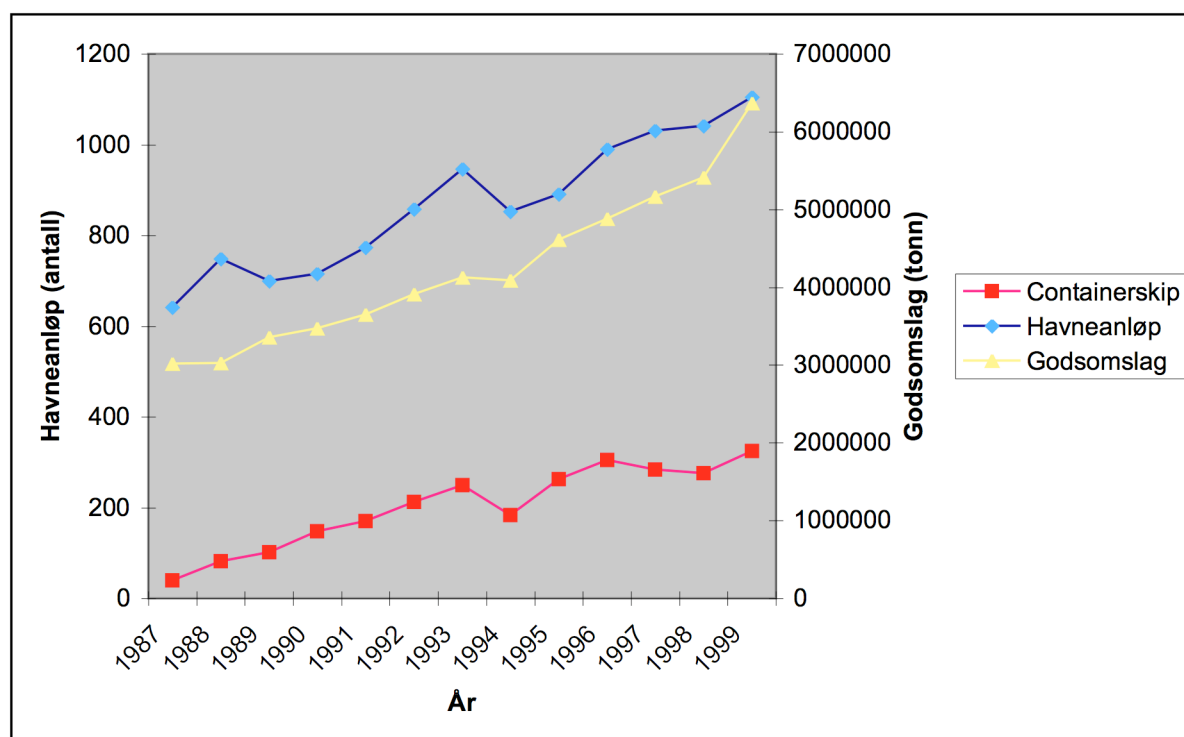
Diagram 5.6: godssammensetting i Tema havn



Kilde: GPHA

Ved slutten av 1990- tallet hadde Tema derfor følgende utfordringer; lav produktivitet sett i forhold til internasjonal standard, lav dybde og mangel på områder for godshåndtering. Denne situasjonen skyldtes tre forhold. For det første var Tema havns struktur var utdatert og ikke forenlig med nyere utvikling og teknologiske fremskritt innen skipsfart, som for eksempel containerisering og bruk av større skip. Sammenligning av utviklingen i godsomslag og antall havneanløp illustrerer dette. Veksten i havneanløp er lavere enn hva tilfellet er med godsomslag. Dette kan skyldes økt bruk av containere på ruter til og fra Tema, noe som medfører økt kapasitet per skip. En sammenligning av utvikling i containerskipanløp med antall havneanløp illustrerer tilsvarende tendens. Pedersen (2001) påpeker at utviklingen reflekterer to forhold; bruk av større skip, men også bedre kapasitetsutnyttelse i form av fusjoner og allianser blant rederiene.

Diagram 5.7: Havneanløp og godsomslag



Kilde: Pedersen (2001), GPHA

Den andre årsaken til utfordringene Tema havn stod ovenfor kan være overbelastet godshåndtering, og ut av stand til å håndtere av fremtidig etterspørsel er den andre. Den tredje årsaken til situasjonen på slutten av 1990- tallet kan være mangel på konkurranse grunnet havnemyndighetenes rolle som operatør, og utydelig ansvarsdeling mellom havnemyndigheter og brukere, da særlig med tanke på godshåndteringsaktiviteter (JICA 2001). Sistnevnte forhold vil bli belyst i analysedel 5.3 og vil ikke bli viet ytterligere oppmerksomhet her.

Forbedring av infrastrukturmessige forhold i Ghanas havner, og da særlig i Tema, vektlegges i GHATIG. Havnemyndighetenes ansvarsområde er å redusere kostnaden involvert ved å gjøre forretninger i havnen, samt å fungere som tilrettelegger for handel. En ineffektiv havn fører til at;

"GPHA might be losing cargoes and shippers and shipping companies are losing their money. However, hardest hit are Ghanaian people who have to pay more to buy goods and Ghanaian industries which loose competitiveness" (JICA 2001:11-16).

Et skips snutid i havn er en sentral indikator på en havns effektivitet, og en dags ekstra ventetid får store økonomiske konsekvenser for rederiene. Dette er en kostnad som igjen blir overført til forbrukere og industri. Fokus for utbyggingsprosjekter blir således å korte ned på

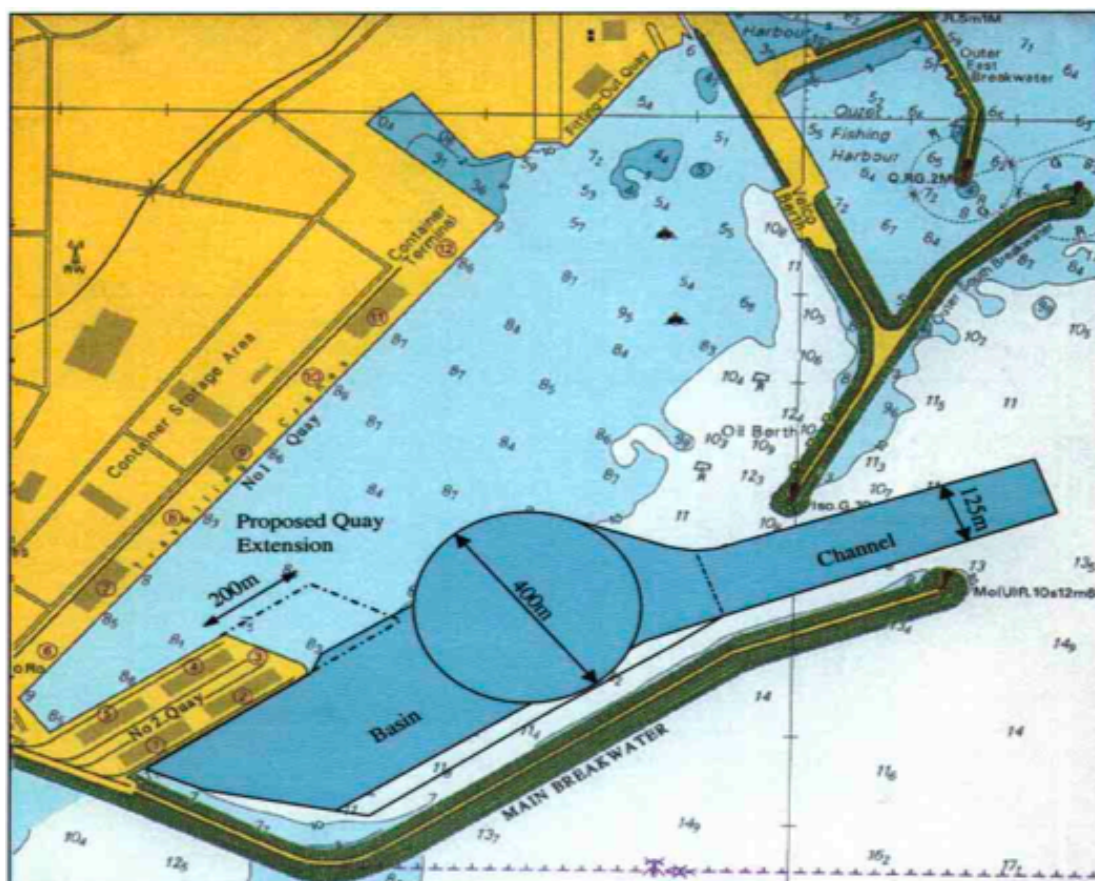
skips snutid i havnen. I forkant av GHATIG ble flere mulige løsninger på å utvide havnekapasiteten vurdert (JICA 2001);

- 1 Utviding og oppgradering av eksisterende havnefasiliteter i Tema
- 2 Ekspandere havnefasilitetene ved å fylle opp områdene utenfor den vestlige moloen
- 3 Bygging av en havn nummer tre

Punkt tre ble var en alternativ tre løsning hvis kostnadene involvert ved å mudre, og legge til rette for større skip i de eksisterende havnefasiliteter, var for høye. Fire mulige lokaliteter ble vurdert i forhold til faktorer som rom for ekspansjon, nærhet til dypt vann, nærhet til lastens destinasjon og opprinnelse, kobling til innlandstransport, tilgjengelighet av støtteaktiviteter, miljøaspekter, naturforhold og utbyggingskostnader. På bakgrunn av disse faktorer var utviding av eksisterende fasiliteter mer realistisk enn å bygge en ny havn. Ingen av de vurdert alternativene hadde fordelaktige naturmessige forhold som kunne veie opp for begrensning i tilgang til sentrale industri- og urbane områder, samt begrensninger i fasiliteter og tilgjengelige støtteaktiviteter. En annen sentral årsak som talte for ytterligere utviding av Tema var den tilspissede konkurransesituasjonen. En spredning av havneaktivitetene kunne medført tap av konkurranseevne, særlig med tanke på containerisering (JICA 2001). I forhold til fremskrivinger av godsomslag blir det av en representant for GPHA argumentert at alternativ en vil være tilstrekkelig for å dekke etterspørsel frem til 2020, men etter dette er det nødvendig å iver sette tiltak to; *å utvide havnen ved å fylle opp et område utenfor den vestlige moloen for så å bygge en ny molo som skal omslutte det oppfylte området*. I følge GPHA vil dette prosjektet bli iverksatt i løpet av de nærmeste fem år (representant for GPHA)⁵⁴.

⁵⁴ Se vedlegg 8.4 for fremtidens Tema havn.

Kart 5.1: Skisse over Tema havn og foretatte utbedringer under GHATIG



Kilde: GPHA

Utbedringene i alternativ en involverte mudring i innseiling og i havnebassenget rundt kai to, og dette området har nå en dybde på 12,5 m. Det er også gjennomført mudring i de andre delene av havnen, og det er nå jevn dybde på 11,5 m (Ghana Ports Handbook). Maersk benytter eksempelvis annen generasjons containerskip på sine ruter til Vest Afrika. Disse skipene har en kapasitet på 2500 TEU og trenger en dybde på 10 m. På oversjøiske ruter i den vestlig verden er det imidlertid vanlig å benytte seg av post-panamax containerskip som har kapasitet på 5000 TEU, og disse krever dybde fra 11 til 13 m⁵⁵. Maersks nybygg, Emma Maersk, har på den andre siden lastekapasitet på opptil 15 000 TEU med optimal lasting, og har behov for dybde på 15,5- 16 m⁵⁶. I tillegg er kai to forlenget med 200 meter, og det er installert 3 skip-til-land (STS)⁵⁷ kraner og fire stablekraner med hjul⁵⁸. Utbedringsarbeid ble ferdigstilt i 2005.

⁵⁵ Shipping Information and Solent Ports. www.solentwaters.co.uk. (18/11-06)

⁵⁶ Se vedlegg 8.5 for utviklingen i containerskipstørrelse

⁵⁷ Min oversettelse av ship-to-shore cranes

⁵⁸ Min oversettelse av rubber-tyred-gantry-crane

For å redusere all unødvendig aktivitet i havnen ble det i forbindelse med GHATIG besluttet å bygge to containerterminaler for henholdsvis FCL⁵⁹ og LCL containere. Byggingen finner sted på BOT- basis utenfor selve havneområdet og skal fungere som *tollagre*⁶⁰. Sistnevnte er et lager hvor ufortollede varer lagres i påvente av fortolling. For Tema havn innebærer dette at containerne blir fraktet direkte fra havnen til tollageret hvor tollklarering finner sted. *Bygg-drift-overfør*⁶¹ (BOT)- avtaler vil si at private aktører i denne sammenheng bygger tollageret, men fasilitetene vil etter en viss periode overføres myndighetene. Kontrakten for FCL-terminalen ble gitt franske Bollaré og åpnet i 2001 under navnet Tema Container Terminal (TCT). I tillegg til TCT er det tre private tollagre; Maersk, Atlas og Tema Bounded Terminal (TBT) (representanter for TCT og MOTI). Containerterminalen for LCL containere er fortsatt under utbygging. Denne forsinkelsen skyldes problemer hos utbygger og at kontrakten ble gitt en annen aktør. Dette er viktige tiltak for å frigjøre plass i havnen for godshåndtering (Kwagbenu 2004).

Oppgradering av systemer for elektronisk dataoverførings (EDI)⁶² er et ytterligere tiltak for effektivitetsforbedring. Det eksisterende systemet, MIS, hadde en rekke svakheter; mangel på utdannet personell, mangel på virkemidler for implementering, for stor avhengighet til utenlandske konsulenter, og mangel på kunnskap blant aktørene i det maritime system av behovet for et slikt system. "Ghana Community Network System" (GCNet) ble derfor opprettet og er et samarbeidsprosjekt mellom CEPS, GPHA, finansdepartementet, MOTI, Ghana Statistics Service (GSS), Ghana Shippers Council (GSC), Social General de Surveillance (SGS). Nettverket er styrt av CEPS, og GHATIG sekretariatet fungerer som tilrettelegger. GCNet kobler sammen alle aktørene i tollklareringsprosessen, tilrettelegger for hurtig behandling av dokumenter, og forenkler således tollklarering av gods. GCNets hovedinsentiv er å øke effektiviteten og åpenheten i tollklareringsprosessen, samt å forsikre at det offentlige får sine rettmessige inntekter. Systemet er også en viktig kilde for handelsstatistikk, betydningsfull informasjon for trafikkfremskrivninger og havneplanlegging (JICA 2001). I motsetning til MIS har GCNet direkte satellittkobling til internett i USA og går utenom lokale, upålitelige internettforbindelser, noe som tradisjonelt har vært et hinder for velfungerende datasystemer (Kwagbenu 2004). På sikt er det et ønske om at all dokumentasjonen involvert i import-, eksport- og transittvirksomhet skal være nettbasert (representant for MOTI).

⁵⁹ Full container load

⁶⁰ bounded

⁶¹ Min oversettelse av build-operate-transfer

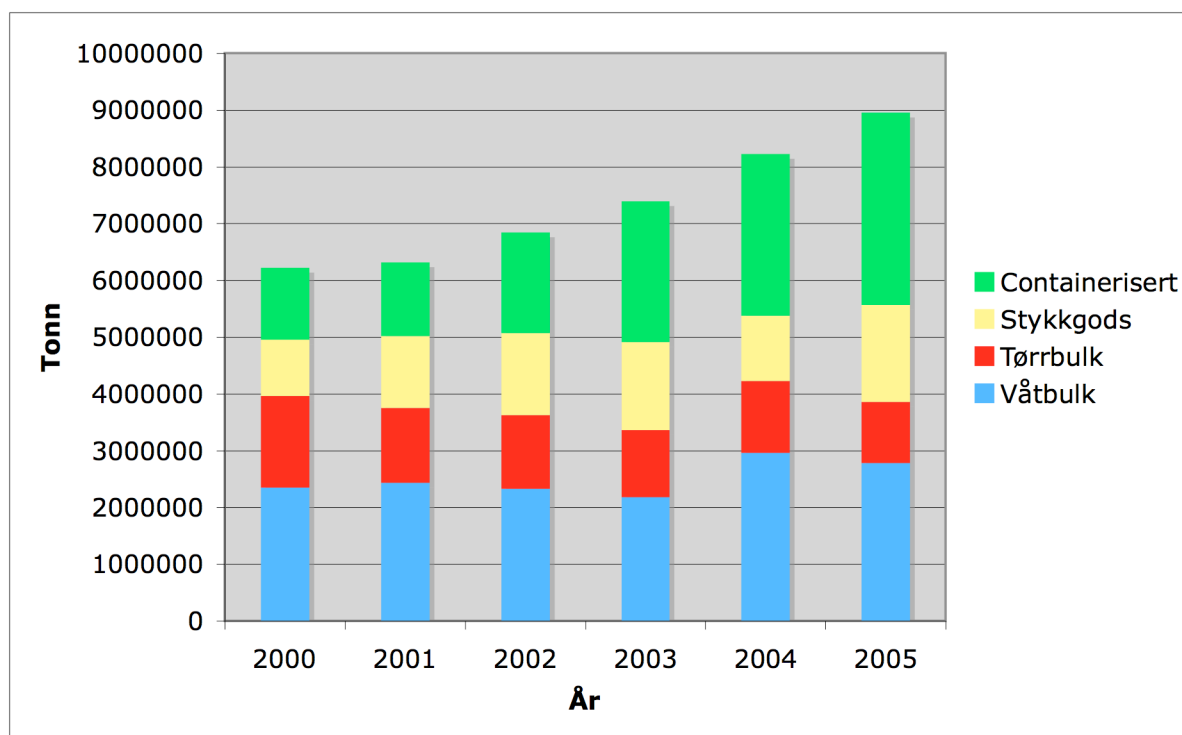
⁶² Min oversettelse av electronic data interchange

Et datasystem for risikovurdering⁶³ (CRMS) og containerskannere er innført for ytterligere effektivitetsforbedring i tollklareringsprosessen. CRMS innebærer innsamling av historiske data og informasjon fra vareeier, rederi og speditør. På bakgrunn av dette risikovurderes hver forsendelse, og resultatet avgjør hvorvidt en forsendelse klareres gjennom grønn, oransje eller grønn kanal. Systemet bidrar til å redusere fysisk inspeksjon av godset. To private inspeksjonsselskaper er blitt satt til å gjøre denne jobben. Importøren må her betale en inspeksjonsavgift som tilsvarer 1% av den totale skatte- og avgiftsverdien av de importerte varene (JICA 2001). Containerskannere er innført med samme formål fordi CEPS på en hurtig og pålitelighet måte avgjør hvorvidt det er behov for fysisk kontroll eller ikke.

Til tross for økende containerisering utgjør bulkgoods fortsatt en stor andel av godsomslaget i Tema havn og det er også her gjort utbedringer i forbindelse med GHATIG. Aluminium til Valco, klinker til Ghacem og råolje til TOR går til egne terminaler i havnen. Mudring har funnet sted slik at disse terminalene kan ta i mot den nyeste generasjonen skip. Oppankringsplass for oljetankere er installert et stykke utenfor havnen for effektivitetsforbedring under lossing av råolje. Når det gjelder håndtering av stykkgoods skal det innføres en 24 timers skiftordning, i motsetning til dagens system hvor arbeidstiden er fra 07.30 til 18.00 (JICA 2001).

⁶³ Min oversettelse av Computerized Risk Managment System

Diagram 5.8: Godssammensetting i Tema havn



Kilde: GPHA

Den betydelige økningen i containeromslag etter 2002 skyldes økt transittandel som en konsekvens av urolighetene i Elfenbenskysten. Godsomslag består av tre typer gods; *import/eksport, transitt og omlasting*⁶⁴. Import/ eksport innebærer her gods til/fra Ghana. Transittgods er gods mottatt via skip i Tema eller Takoradi havn for å transporteres videre på vei til andre Vest Afrikanske destinasjoner. Omlasting er gods mottatt via skip i Tema og Takoradi havn og transportert videre på skip til andre Vest Afrikanske destinasjoner (JICA 2001). En representant påpeker at de to sistnevnte kategoriene er ustabile, og det legges størst vekt på import/ eksport i forhold til planlegging av infrastrukturbygging.

"You look at your own economy, you see how it is growing, and therefore the transport demand for that economy, that is what we have to plan with. Ok, the transit and the transshipment are just a added something which, I said, is volatile"

(representant for GPHA⁶⁵).

Veksten i nasjonal økonomisk aktivitet legges til grunn for planleggingen, men når det er sagt er GPHA aktive når det kommer til markedsføring av havnen. I denne sammenheng har GPHA opprettet et eget kontor i Burkina Faso. Det vektlegges at havnen ikke skal ha som mål å bli knutepunkt, men at fokus skal være på kontinuerlig oppgradering av tjenester og

⁶⁴ Transshipment

⁶⁵ GPHA-2

fasiliteter. En eventuell knutepunktsstatus bør da heller komme som en konsekvens av dette, og ikke omvendt (representant for GPHA).

5.3.5 Sammenslåing

Sammenslåing er en annen prosess i ”Superterminal-” modellen . I følge McCalla (2004) innebærer denne en geografisk sammenslåing av to eller flere nærliggende containerterminaler eller at en terminaloperatør blir havnens dominerende operatør. I Tema havn skal Meridian Port Services (MPS), en gruppe bestående av Maersk og Bollaré, overta containerhåndteringen i havnen. Avtalen er basert på en ledelseskontrakt⁶⁶ hvor havnemyndighetene eier havnefasilitetene, men godshåndteringen utføres av en privat aktør med en mer kommersiell tilnærming (Trujilo og Nombela 2000). Havnemyndighetene fungerer da som planlegger og regulerende organ. Etter planen skal MPS overta i løpet av siste halvdel av 2006. Etter iverksettelsen av kontrakten vil MPSs andel, sett bort i fra våtbulk til TOR og tørrbulk til Valco og Ghacem, utgjøre 70 % av godsomslaget i Tema. I oppgavens kapittel 5.3. vil operasjonelle forhold i havnen belyses nærmere.

Dagens praksis med private tollagre opprettholdes etter MPSs overtakelse av containerhåndteringen. Selv om det i forbindelse med GHATIG er etablert en ny containerterminal ved kai to, som skal driftes av MPS, ville ikke denne ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere hele containeromslaget. Det skal med andre ord ikke finne sted en konsolidering av private containerterminaler på utsiden, men en konsolidering av laste- og losseaktivitetene i havnen. De private tollagrene innehar en viktig funksjon fordi de reduserer opphopningen av containere i havneområdet, og gir mer rom for lasting og lossing av skipene.

5.3.6 Gjenutvikling

”Superterminal”-modellen karakteriserer gjenutviklingsfasen som koordinering av tiltak, både for å effektivisere selve havnedriften, men også å legge til rette for bedre tilgang til omlandet. Denne fasen sees på som et resultat av foregående fasers ukoordinerte etterspørselspregede utviklingsprosess (McCalla 2004). Tema havn i perioden frem til 1999 har disse kjennetegn, men iverksettelsen av GHATIG også iverksettelsen av gjenutviklingsfasen. Den utviding og de endringer som har fulgt i kjølevannet av GHATIG kan sies å utgjøre ”Superterminal-” modellens siste fase.

⁶⁶ Managmenet contract

I teorikapitlet hevdes det at containerterminaler ofte omtales som intermodale terminaler. Dette reflekterer deres funksjon som steder for overføring av gods mellom ulike transportformer (McCalla 2004). Økt effektivitet i godshåndtering i havnen må følges av økt effektivitet i tilgangen til omlandet, og tilrettelegging for bedre flyt mellom ulike transportformer er sentralt for å maksimere effektivitets- og kostnadsfordelene forbundet med containerisering. Dette vektlegges i GHATIG, og er sentralt for å oppnå målsettingen om å bli et knutepunkt for handel og investeringer i Vest Afrika (JICA 2001). Representanten for GMA understreker også viktigheten av flyt, og ser dette i relasjon til økonomisk utvikling;

"We are talking about economic development, but it all boils down to movement, to fast movement. So, that addressing areas where there are bottlenecks, and to, you know, reduce the bottleneck to a minimum so that trading activities can go on" (representant for GMA).

Konstruksjon av et innenlands tollager og containerterminal i Boankra, ved Kumasi, er et ledd i forbedret tilgang til omlandet. Utbyggingen er et samarbeid mellom GPHA og GSC, og har i henhold til en representant for prosjektet tre mål;

- 1 Ved å foreta tollklarering i Boankra håper iverksetterne av prosjektet at de kan bidra til å øke effektiviteten i Tema og Takoradi ved å redusere opphopning.
- 2 Å åpne omlandet er et annet mål med prosjektet. Mye av landets kommersielle aktivitet er konsentrert rundt Tema og Takoradi, og det håpes at containerterminalen kan bidra til å skape økt økonomisk aktivitet i og rundt Kumasi ved at transporttilbudet trekkes nærmere brukerne.
- 3 Ved å etablere et transporttilbud nærmere de landlåste nabolandene i nord håpes det at prosjektet kan bidra til at Ghana foretrekkes som transittland, også på lengre sikt.

(representant for Boankra Inland Port Project)

Punkt to kan sees i sammenheng med den moderniseringsteoretiske tankegangen om diffusjon av modernisering (Taaffe, Morrill og Gould 1963). I og med at infrastruktur, og effektiv og pålitelig transport, er en forutsetning for at spredningseffektene skal finne sted kan containerterminalen i Boankra knyttes opp mot denne målsettingen. Per i dag er kun administrasjonsbygget ferdig, og den grunnleggende infrastrukturen som adkomstveier er fortsatt under utbygging. I følge representanten for prosjektet er området klar for innflytting av privat aktører i slutten av året (representant for Boankra Inland Port Project).

Utbygging og forbedring av landets jernbanenettverket er også del av Boankraprosjektet. Som nevnt er store deler av Ghanas jernbanenett brutt sammen og utbedring av dette er nødvendig for at Boankra som prosjekt skal lykkes. Forbedring av

jernbanesituasjonen er også viktig for at Tema og Ghana skal kunne ta fordel av effektivitets- og kostnadsfordelene involvert ved containerisering. I følge representanten for GMA er det planer om et regionalt jernbanesamarbeid med Burkina Faso, Mali og Niger. Et slikt samarbeid ville vært et steg i riktig retning for oppfyllelse av målsettingene i GHATIG, og Tema kunne ha styrket sin konkurranseevne i forhold til konkurrerende havner. Da særlig i forhold til Abidjan som allerede har jernbaneforbindelse til Burkina Faso.

Innlandssjøtransport på Voltasjøen er en annen offentlig satsning i forbindelse med intermodalitet. Gjennomføringen av dette forutsetter imidlertid bygging av jernbane fra Tema til Akosombo, ved den sørlige delen av innsjøen (Kwagbenu 2004). I mars i år ble det undertegnet en kontrakt med et canadisk firma om fjerning av trerøtter og andre hindringer for sikker og effektiv transport på innsjøen. Når dette prosjektet er ferdig vil Ghana besitte ytterligere fordeler for effektiv transport til omlandet.

5.3.7 Vurdering av infrastrukturmessige forhold i Tema havn

Hvordan kan infrastrukturmessige forhold i Tema havn beskrives, og er de i samsvar med utviklingen i skipsfartens internasjonale trender?

Ved iverksettelsen av GHATIG i 1999 ble produktivitetsmål for Tema havn definert (GHATIG Sekretariat 1999). I denne oppsummeringen vil de infrastrukturmessige endringene sees opp mot tilgjengelige produktivitetsindikatorer, og transportørenes og transportbrukernes vurdering av forholdene vil belyses. Infrastrukturmessige forhold utgjør imidlertid kun ett av havnevirksomhetens tre elementer, men det er mulig å få et inntrykk av om Tema havns infrastruktur er i tråd med internasjonale trender for skipsfart. Reguleringsmessige- og operasjonelle forhold vil også ha innvirkning på produktivitetsmålene, og vurderes i neste kapittel.

Perioden frem til GHATIG karakteriseres som forholdsvis ukoordinert der utbyggingsprosjekter iverksattes på bakgrunn av begrensinger i godshåndteringskapasitet, og ikke langsiktig havneplanlegging. Oppstarten av GHATIG resulterte imidlertid i McCallas (2004) gjenutviklingsfase (McCalla 2004). Trafikkfremskrivninger i import og eksport vektlegges i havneplanleggingen, og det har funnet sted en rekke utbyggingsprosjekter, i tillegg til at godshåndteringsutstyr er oppdatert. STS- og stablekraner er installert for å redusere lasting- og lossing av containerskip, kai to er forlenget og mudring har funnet sted i hele området. Tema havn har i dag kapasitet til å motta post-panamax containerskip, skip

benyttet på oversjøiske ruter i nord. For å motta den seneste generasjonen skip er det behov for ytterligere utbygging og mudring. GCNet og containerskannere er installert for effektivitetsforbedring i tollklareringsprosessen, og redusert opphopning av containere i havneområdet.

Tabell 5.4: Produktivitetsindikatorer for Tema havn

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ant. havneanløp	1190	1163	1169	1272	1172	1381	1642
Ant. timer ved kai	60,0	39,7	46,1	47,4	54,5	66,7	55,4
Ant. timer i havn	77,8	58,9	82,7	83,1	107,7	115,4	103,8

Kilde: GPHA

Aktiviteten i Tema havn har også økt den siste tiden. Antall havneanløp i Tema har økt fra 1190 i 1999 til 1642 i 2005. Dette skyldes urolighetene i Elfenbenskysten og markedsføring av havnen. Antall timer ved kai og i havn har imidlertid ikke økt i takt med trafikkøkningen og reflekterer forbedret effektivitet. Gods liggetid i havnen har eksempelvis blitt redusert fra 15 dager i 1999 til 8 dager i 2005. Til tross for nesten en halvering er allikevel ikke målsettingen fra GHATIG oppnådd der målet var mindre enn 7 dagers liggetid innen slutten av 2000 (Kwagbenu 2004).

Økning i antall timer i havn i 2003 og 2004 skyldes opphopning i forbindelse med utbyggingsprosjektene, men ferdigstillelsen av disse i 2005 resulterte i reduksjon i snutid. På bakgrunn av utbyggingsprosjektene hevder Maersk at Tema havns største konkurransefortrinn i forhold til andre havner er;

"Its main competitive advantage is that it's developed into a modern port"
(representant for Maersk).

Videre argumenterer representanten for Maersk at havnen forbedrer for tiden dens infrastruktur og er overlegen i forhold til andre havner, men det understrekes at kontinuerlig forbedring er nødvendig for å opprettholde konkurranseevnen. Hvis Tema havn sammenlignes med europeisk standard kan den ikke sies å være effektiv, men for afrikansk standard er den relativt effektiv (Representant for Maersk). Rotterdam havn, Europas største havn, hadde eksempelvis i 2005 30 781 havneanløp og et containeromslag på 9 287 000 TEU⁶⁷, og en estimert tid i havn på 30 timer⁶⁸. På bakgrunn av trafikkfremskrivninger

⁶⁷ Port of Rotterdam. www.portofrotterdam.com/en/facts_figures/port_statistics/index.jsp. (1/11-06)

⁶⁸ Estimert tid i Rotterdam havn for et 7000 TEU containerskip (Baird 2005).

planlegger GPHA ytterligere utbygging av havnen innen de neste årene for å fortsatt være i stand til å konkurrere med de andre havnene i regionen (representant for GPHA)⁶⁹.

Tilgang til omlandet er forbedret, men den er ikke tilstrekkelig (representant for Maersk). Konstruksjon av tollager og containerterminal er del av myndighetenes og GSCs intermodalitetsstrategi, men for full realisering av kostnads- og effektivitetsfordelene ved containerisering er utbygging av jernbane nødvendig (representant for SDV). Det foreligger planer om jernbaneutbygging, men tidspunkt for dette er ukjent. Det foretas også aktiviteter for å legge til rette for innenlands sjøtransport på Voltasjøen.

Når det gjelder infrastrukturmessige forbedringer i havnen kan disse karakteriseres som kompatible med internasjonale trender i skipsfart, relativt sett. Det er et forbedringspotensial med tanke på tilgang til omlandet, samt bruken av IT. Det er fortsatt mye manuelt arbeid og dette motvirker effektivitet, i forhold til lokalisering, identifisering og sporing av containere. Etableringen av MPS forventes ifølge representant for TCT å oppdatere IT situasjonen i Tema i forhold til den ledende teknologiske praksis for skip- og godshåndtering (representant for TCT).

Med tanke på økt transittgodsslag hevder representanten for SVD at dette skyldes at godset er tvunget over til Tema og det sås tvil om Tema vil være i stand til å holde på transittgodset når situasjonen i Elfenbenskysten roer seg. En av årsakene til dette er mangelfull jernbanetilgang til omlandet, noe som Elfenbenskysten besitter. Mangel på valutakompabilitet og sentral eiendomsregistrering er, i tillegg til skanning av transittcontainere, institusjonelle og operasjonelle forhold som gjør transitt gjennom Ghana mer komplisert og bidrar til at rederier og agenter i Tema ser på GHATIG initiativet med mistro (representant for SDV). Utbedring av reguleringsmessige- og operasjonelle forhold må med andre ord finne sted for at Tema og Ghana skal bli den foretrukne portal til Vest Afrika.

5.4 Operasjonelle forhold

"...the mere presence of high tech in an industry does not by itself guarantee prosperity if the firms are unproductive (Porter 1998:210)

Utbygging av infrastruktur og oppgradering av teknologi for skip- og godshåndtering vektlegges i Tema havn, men Porter (1998) mener ledende teknologi ikke er nok for å sikre bedrifters effektivitet og produktivitet (Porter 1998). Som et ledd i forbedringen av havnedrift i Tema har endring i havnevirksomhetens operasjonelle del funnet sted. Dette innebærer en

⁶⁹ Se vedlegg 2 for skisse over neste utbyggingsfase.

endring i ledelsesstruktur, fra *servicehavn* til landeierhavn. Tema har tradisjonelt vært en landeierhavn, men som del av GPRP på 1980- tallet, ble servicehavnesystemet innført. Servicehavn innebærer at havnemyndighetene fungerer som landeier, regulator og operatør. Dette har ifølge Kwagbenu (2004) skapt uklar ansvarsdeling i havnen ettersom myndighetene sitter på begge sider av bordet (Kwagbenu 2004). Den uklare situasjonen har fått konsekvenser for havnenes effektivitet og produktivitet. I denne delen av oppgaven vil forholdet mellom de ulike aktørene i Tema havn analyseres ved anvendelse av De Langens (2004a) alternative rammeverk⁷⁰.

De Langen (2004a) argumenterer for at både struktur- og ledelsesvariabler påvirker en klynges produktivitet, og analysen av operasjonelle forhold vil følge rammeverkets struktur. Variabler knyttet til ledelse diskuteres først, etterfulgt av drøfting av strukturdimensjonen. Avslutningsvis vil jeg på bakgrunn av informantenes uttalelser vurdere hvorvidt Tema utgjøre en havneklynge eller ikke.

5.4.1 Ledelse i Tema havn

Det er ulike modeller for havneledelse, henholdsvis landeierhavn, *toolhavn* og servicehavn. I motsetning til landeier- og servicehavn innebærer toolhavn at havnemyndighetene eier både infrastruktur og utstyr, men private aktører fungerer som operatør ved at de leier havnemyndighetenes fasiliteter (Trujilo og Nombela 2000). Service- og toolhavn vektlegger i all hovedsak det offentlige interesser, og fungerer da som et redskap for utvikling av økonomisk aktivitet. Landeierhavner har på den andre siden en mer blandet karakter der offentlige og private interesser balanseres (World Bank 2001). Som nevnt har Tema havn tradisjonelt vært en landeierhavn, men etter 1980- tallets reform ble servicehavn systemet innført. Utover 90- tallet har det funnet sted gradvis økende deltakelse fra private aktører på godshåndteringssiden, og intensivert etter etableringen av GHATIG. Per i dag er det 10 godshåndteringsselskaper i havnen, inkludert GPHA. I tillegg til å være planlegger og regulerende organ er havnemyndighetene også godshåndteringsoperatør, noe som skaper uklar arbeidsdeling. Private containerterminaler er også etablert på utsiden av havneområdet.

Blant aktørene i Tema er det ulike syn på økt privat sektor deltakelse i havnevirksomheten. Basert på oppgavens fem informantkategoriene presentert i metodedelen; offentlige, havnemyndigheter, aktører involvert i skip- og godshåndtering og relatert

⁷⁰ Klyngebegrepet benyttes i kapittelet. Hvorvidt Tema utgjør en havneklynge eller ikke diskuteres i kaittel 5.4.3

virksomhet, andre kommersielle aktører, og næringsorganisasjoner, vil ulike syn på de pågående prosessene klarlegges.

Tabell 5.5: Syn på privat sektor deltakelse

	Fordeler	Ulemper/ risiko
Lokale- og sentralemyndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Privat sektor som kilde til vekst</i> • <i>Klar ansvarsdeling</i> • <i>Tilgang til kapital</i> • <i>Reduksjon i utgifter</i> • <i>Kortere godsveletid</i> • <i>Konkurranse = effektivitet = lavere transportkostnader</i> 	
Havnemyndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Industrielt miljø</i> • <i>Økt tilgang til kapital</i> • <i>Konkurranse = økt effektivitet = forbedret kvalitet</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tap av godshåndteringsinntekter</i> • <i>Tap av arbeidsplasser⁷¹</i> • <i>Monopol- god regulering er nødvendig- avhengig av god ledelse</i>
Skip- og godshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Økt effektivitet = skips snutid og container dveletid</i> • <i>Klar ansvarsdeling og økt åpenhet</i> • <i>Kommersielle ledelsesprinsipper- bedre kontroll og ansvarsfølelse</i> • <i>Oppgradert teknologi og kunnskap</i> • <i>Økt godshåndteringskapasitet</i> • <i>Økt sysselsetting</i> • <i>Kostnadsbesparelser</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mindre behov for arbeidskraft</i> • <i>Frykt for privat monopol</i> • <i>Kun egen interesse, og ikke ønske om å bidra til annen havnerelatert virksomhet</i> • <i>Forvirring- medlemmer og ikke-medlemmer</i> • <i>Ødelegger for lokalt næringsvirksomhet</i>
Industri-organisasjoner	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Økt effektivitet i godshåndtering</i> • <i>Bedre oversikt ved bruk av IT</i> • <i>Ny ekspertise</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Økte godshåndteringskostnader</i> • <i>Nødvendig med statlig innblanding, enkelte aspekter som privat sektor ikke kan forsørge</i> • <i>Tap av arbeidsplasser, og muligheter for lokal næringsvirksomhet</i> • <i>Tap av kontroll- god regulering er nødvendig</i>
Andre kommersielle aktører	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Konkurranse vil gi økt effektivitet</i> • <i>Lavere godsliggetid i havnen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Økte godshåndteringskostnader</i> • <i>Mangel på erfaring</i>

Kilde: basert på informasjon fra intervjuer

Samtlige grupper hevder at privat sektor deltakelse vil bidra til økt effektivitet i havnevirksomheten. Dette skyldes økt konkurranse og at godshåndteringsselskapene i stadig

⁷¹ På grunn av mangelfull kunnskap for arbeid i moderne containerterminal, alderdom, eller at sysselsetting et privat selskap er uaktuelt for vedkommede.

større grad må fokusere på kvalitet og effektivitet i sine tjenester. Argumentet kan således relateres til Porters (1998) argument om at konkurrerende bedrifter i ens lokalitet bidrar til bedre lønnsomhet. Dette blir imidlertid hypoteser på hva som vil skje i havnen når innføringen av landeiersystemet er komplett.

I Tema er all containerhåndtering gitt uten anbudsrunde til Meridian Port Services (MPS), en privat gruppe bestående av Maersk⁷² og Bollaré. Etter planen vil overtakelsen finne sted i siste halvdel av 2006. Det er imidlertid knyttet mye usikkerhet til kontraktens hovedpunkter, noe uttalelser fra de involverte partene eksemplifiserer;

*"I don't have much information about the consortium, but I know that Maersk Line is part of the consortium, and SDV is also part of the consortium. **What kind of arrangement is it?** It's a concession for about 25 years" (representant for GPHA⁷³).*

"The MPS is building a new containerterminal, and that is a consortium between SDV and? Between Bollaré, Maersk and GPHA. So the port will keep.. remain a part of the capital, but will be a minority shareholder, but they will remain there. Is it a BOT- contract? No it was not an BOT, no it was not signed in the contract. The position of this was that the port said; it's our decision, so there were no bidding or anything. How long is the concession? I'm not sure.. I think it's 20 or 25 years. When are the operations getting started? August we open. Maybe it will be a little bit later.. So is SDV and Maersk going to have a 50- 50% share of the operations? You want the shareholdning, that is 35-35-30. 35% Maersk, 35 % Bollaré and 30% for the port. More than this I actually don't know because it's changing, and.." (representant for SDV).

"Maersk, SDV and GPHA are partners in MPS, the new consortium, MPS will start operating in August, and will be fully operational by the end of this year" (representant for Maersk).

I en pressemelding fra departementet for havner og jernbaner, datert 8 november 2005, står det imidlertid;

"The consortium has entered into a concession agreement with GPHA since 16th August 2005, but effective when the entire project is completed. The Concession Agreement, is in two parts; Area A which was constructed by GPHA is under a lease agreement, while Area B, is to be built by the consortium under a BOT- agreement" (Minsitry of Ports and Railways⁷⁴).

I følge representant for APS og media har den ghanesiske stat gjennom GPHA tatt opp lån og finansiert utbyggingsprosjektene⁷⁵. Det virker derfor som GPHA har en BOT- avtale med seg selv, mens Maersk og Bollaré med sine 70 % av MPS kun skal drifte selskapet. Avtalen mellom partene er da en ledelseskontrakt hvor havnemyndighetene eier havnestrukturen og fasilitetene, mens havnen driftes av private aktører med en mer kommersiell tilnærming.

⁷² Gjennom et datterselskap, A.P Moller Terminal.

⁷³ GPHA-1

⁷⁴ Government of Ghana. www.ghana.gov.gh/dexadd/SPEECH'2005.meetthepressseries.doc. (3/10-06)

⁷⁵ Ghanaian Chronicle. *Stevedores pursues GPHA*. <http://allafrica.com/stories/printable/200509080612.html>. (8/9-06)

Trujilo og Nombela (2000) understreker at ved denne typen kontrakter sitter myndighetene igjen med den økonomiske risikoen ettersom de private operatørene ikke har investert selv. GPHA får imidlertid inntekter fra havneavgifter og leieinntekter fra aktører lokalisert på havnemyndighetenes eiendom (Trujilo og Nombela 2000). Dette er i motsetning til BOT-avtaler hvor private aktører bygger eller oppgraderer fasilitetene som etter en viss tid blir overført til det offentlige.

Representanten fra Maersk mente MPS ville starte drift i august, og at terminalen ville være i full virksomhet ved slutten av året. Det ble meg derimot kjent at en kontrakt ble inngått mellom entreprenørselskapet P.W. Ghana og MPS for utbygging av den nye containerterminalens fase B den 2 august i år. Fasen omfatter ifølge P.W. Ghana et 150 000 m² stort containeroppstillingsområde, nye kontorbygg, verksted og porthus. Vedlikehold, flomlys og lagringsplass for kjølecontainere inngår også i kontrakten som er verdt flere millioner dollar⁷⁶. På grunn av dette knyttes det fortsatt usikkerhet til når MPSs virksomhet starter opp.

Etter iverksettelsen av MPS må de ni eksisterende laste- og losse selskapene konkurrere om bulkgodset, noe som tilsvarer omtrent 30 % av Temas godsomslag. God regulering vektlegges av aktører fra havnemyndighetene, skips- og godshåndtering, samt næringsorganisasjoner, for å unngå tilfeller der offentlig monopol erstattes av privat monopol. En representant fra GPHA understreker følgende;

".. it will depend on how we handle that change. If change is handled in a way that prices are not escalated, or cost of doing business is not escalated, the economy will benefit. But if the cost of doing business increases because the private operator want to maximize his profits, and the monopoly, a monopolistic state, he wants to maximize profits. And the prices of goods and services in the country is jumping high, the economy will suffer instead of benefitting"
(representant for GPHA⁷⁷).

Måten endringsprosessene håndteres på, og deres resultatet, er således avhengig av god og kompetent havneledelse. Målet med liberalisering av havnevirksomheten er ifølge Nombela og Trujilo (2000) å maksimere potensialet for konkurranse. Der er imidlertid ingen universell regel for grad av konkurransenivå og regulering som er mest hensiktsmessig for havner generelt, men for containerterminaler er det enighet om visse grenser. En havn med containeromslag større enn 100 00 TEU er for eksempel stor nok til å ha en rekke terminaler operert av flere selskaper, som bruker atskilte kaier og således utnytter dem mer effektivt. Terminalene konkurrer da med hverandre. Et betydelig containervolum gir også insentiver for private operatører å finansiere infrastrukturforbedring eller utbygging (Trujilo og Nombela

⁷⁶ P.W. Group. www.pw-limited.net/news/article.php?objID=0050. (3/10-06)

⁷⁷ GPHA-1

2000). Tema havn hadde i 2005 et containeromslag på 416 381 TEU, og har tilstrekkelig containeromslag til å ha flere containerterminaler med separate kaier. Dette ville ført til økt konkurranse i havnen, og kunne fått innvirkning på havnes effektivitet. På denne måten blir havnene mindre avhengig av myndighetenes budsjett, og investeringsrisikoen fordeles over flere aktører (World Bank 2001).

I oppgavens teorikapittel påpeker De Langen (2004a) at det ikke er tilstrekkelig å begrense klyngeledelse til en analyse av havnemyndighetene, fordi en slik tilnærming vil utelukke andre aktørers rolle i havneklyngen. Havnemyndighetenes og privat sektors virksomhet virker inn på hverandre og privat sektor må vies oppmerksomhet i studier av klyngeledelse. Transaksjonskostnader og grad av samarbeid er sentrale forhold når det gjelder analyse av ledelsens egenskaper, og disse påvirkes av mellomledd, tillit, forankrede lederfirmaer og løsninger på kollektive handlingsproblemer, og får konsekvenser for havneklyngens produktivitet (De Langen 2004a). I det følgende vil ledelsessituasjonen i Tema havn belyses med bakgrunn i de fire overnevnte faktorer.

Mellomledd

Mellomledd kan styrke klyngens konkurransefortrinn fordi de påvirker graden av samarbeid i klyngen, men ineffektive mellomledd kan på den andre siden resultere i høyere transaksjonskostnader. Mellomledd i havneklynger kan være; *speditører*- bindeledd mellom vareeier og transportør, *tredje parts logistikk leverandører*⁷⁸- bindeledd mellom vareeier og leverandør av logistiktjenester som lagring, kvalitetskontroll og sammensetting, *skipsmeglere*- bindeledd mellom rederier og leverandører av transporttjenester, *skipsagenter*- bindeledd mellom rederier og transportører og mellom rederier og vareeiere, *varehandlere*- bindeledd mellom produsent og varekjøper, og *næringsorganisasjoner*. Næringsorganisasjoner er en annen form for bindeledd ettersom deres mål er å fremme medlemmenes interesser og er bindeledd mellom medlemmer, mellom medlemmer og det offentlige, og mellom medlemmer og forskningsinstitusjoner (De Langen 2004a). Næringsorganisasjoner vektlegges i analysen av mellomledd i Tema havn.

Nyetablerte- eller innflyttede bedrifter i Tema kommune registrerer automatisk i en næringsforening, og aktiv deltakelse er frivillig (representant for SRG). Bedriftsrepresentantene i min informantgruppe omtaler foreningene som viktig arena for diskusjon, og talerør ovenfor myndigheter, media og opinionen generelt.

⁷⁸ Eier ikke transportmidler selv, kun ansvarlig for effektiv transportflyt.

Tabell 5.6: Utvalgte næringsforeninger i Tema

Forening	Virksomhet
<i>Association of Ghana Industries (AGI)</i>	<i>Industrivirksomhet</i>
<i>Ghana Export Promotion Council (GEPC)</i>	<i>Eksportrelatert virksomhet</i>
<i>Ghana Free Zones Board (GFZB)</i>	<i>Friseselskaper</i>
<i>Ghana Institute of Freightforwarders (GIFF)</i>	<i>Speditører</i>
<i>Ghana Private Road Transport Union (GPRTU)</i>	<i>Innlandstransport</i>
<i>Ghana Shippers Council (GSC)</i>	<i>Vareiere</i>
<i>Ghana Stevedoring Company Association (GASCO)</i>	<i>Laste- og losseselskaper</i>
<i>Ghana Union of Traders Association (GUTA)</i>	<i>Handelsvirksomhet</i>
<i>Shipowners and Agents Association of Ghana (SOAAG)</i>	<i>Rederier og agenter</i>
<i>Tema Chamber of Commerce (TCC)</i>	<i>Handelsstandsforening</i>

Kilde: basert på informasjon fra intervjuer og er følgelig ingen helhetlig oversikt

De Langen (2004a) påpeker at næringsforeningen er betydningsfulle for spredning av kunnskap, og GSCs rolle vil i denne sammenheng trekkes frem.

GSC er en institusjon under departementet for havner og jernbaner, og ble opprettet i 1974 for å representere etterspørselsiden for transporttjenester. Deres mål er å forsikre at vareeierne kan drive forretninger effektivt og til lavest mulig kostnad ved å representere medlemmene ovenfor rederier, agenter, speditører, CEPS osv. Opprettelsen hadde bakgrunn i rederienes konferansesystem sterke posisjon på denne tiden. Konferansesystemet vedtok priser og betingelser for transport, og hadde stor makt i forhold til vareeierne. 1980-tallet var derimot preget av liberalisering, og rederienes konferansesystem ble betydelig svekket ettersom det ble ansett som konkurransevridende. På tross av dette ble det i 1986 opprettet en konferanse, Europe West Africa Trade Agreement (EWATA), på ruter fra/til Europa til/fra Vest Afrika, som regulerer rater og avgifter⁷⁹. GSC har samtaler med EWATA hvor rater og avgifter diskuteres, og det forsøkes å oppnå avtaler som gir best mulig vilkår for ghanesiske vareeiere (representant for GSC⁸⁰).

GSC har også en sentral rolle med å gjøre ghanesiske vareeiere sterke og konkurransedyktige i forbindelse med globalisering og liberalisering. I følge en representant fra GSC er målet;

⁷⁹ Se vedlegg 8.3 for EWATAs rateoversikt

⁸⁰ GSC-HQ

".. to ensure for the Ghanaian shippers timely delivery of their import and export cargo at optimum cost. We are not saying just minimum cost, but optimum cost. Sometimes low cost can be expensive in the long run, so we are saying, that everything be equal, we should pay just for what service have been delivered to you. So that is what we have been doing now, and we will be continuing" (representant for GSC⁸¹).

Seminarer, kompetansehevingsprogram, og forskning på vareeierens utfordringer er vesentlige aktiviteter for oppnåelse av institusjonens målsetting om optimal kostnad for medlemmene. Med samme formål publiserer GSC også årlig maritim statistikk, samt utgivelse av "Shipping Review" en gang i kvartalet (representant for GSC)

På bakgrunn av GSCs kontakt med samtlige aktører involvert i skip- og godshåndtering er de en sentral aktør for informasjons- og kunnskapsspredning i Tema havn. Institusjonen fungerer også som en arena for diskusjon for alle involverte parter. Senest i april i år arrangerte GSC et seminar hvor temaet var kostnaden involvert ved forretningsdrift i Ghana. I forkant av seminaret stod GSC for en komparative analyser av nabolandenes vilkår for å se hva man gjør bra og hva som kan forbedres (representant for GSC).⁸²

Tillit

Grad av tillit blant aktørene er av stor betydning for reduksjon i transaksjonskostnadene mellom aktørene i havneklyngen. Tillit bidrar til lavere usikkerhet og frykten for opportunistisk oppførsel er lavere (De Langen 2004a). Graden av tillit blant aktørene i Tema havn er lav. Dette skyldes blant annet omstendighetene rundt MPSs kontrakt. Kontrakten var i utgangspunktet gitt en gruppe lokale godshåndteringsaktører, men ble gjort ugyldig og tilkjent MPS i stedet. Dette var til tross for at de lokale aktørene hadde gjort betydelige investeringer for imøtekomme GPHAs effektivitets- og kvalitetskrav (GASCO 2004). Årsaken til ugyldiggjøringen av kontrakten er uviss, men de spekuleres i om det skyldes Maersks krav om full kontroll i transportkjeden (Kwagbenu 2004).

Laste- og losseselskapenes næringsforening, GASCO, er sentral i debatten rundt privatisering av godshåndteringsaktivitetene. Dette har også har resultert i styrking av samholdet blant medlemmene. I følge en representant fra Atlantic Port Services⁸³ (APS) frykter GPHA at GASCO er blitt for mektige, og de har forsøkt å svekke organisasjonen, noe som de også har klart.

⁸¹ GSC-HQ

⁸² Har selv ikke etter gjentatte henvendelser fått tilgang til dokumentet.

⁸³ Laste- og losseselskap

"Basically the managing directors of the stevedoring companies go and attend meetings at the association. So anytime he go there, maybe they (GPHA)⁸⁴ would plant an agent there. So maybe he will say some things, and will lash at the authority, but they are there. And that person goes, you know, and report to the port. So before you are aware they are there, and they will write back and complain. So they don't trust themselves any longer. Anytime you attend meetings you don't know which one is going to tell these things to somebody else outside this. So that kind of mistrust among the leadership. So they are not as effective as they used to be" (representant for APS).

Liten grad av åpenhet i forbindelse med utsetting av aktiviteter til private aktører har også bidratt til mistenkeliggjøring og usikkerhet i klyngen.

"If you set out your operations you may loose some of your means of control. Take Safebond for instance. They are responsible for the imported cars that at arrive the port, but their charges are unreasonably high, so we don't think they go by the book. But it's difficult to check. We don't know the nature of the agreement between GPHA and the private companies, so it's hard to check whether they are doing the things after the book or not"
(representant for GIFF).

Allokeringssystemet for fordeling av skip til laste- og losseselskapene er en kilde til mistillit og påstander om korrupsjon i Tema havn.

"Lots of ships are good, like containerships. The larger the number of boxes you work the more profitable it is. But if you work a vessel, and it's only a few boxes, it's expensive cause you are going to use the same resources anyway. So people lobby for bigger vessels and all that, behind the scenes, that is what happens. There is no direct competition, but lobbying as to what kind of vessel one works and all that, is lobbied for. One has to lobby. And when I say lobby, is it not just by mouth, but by paying something, and yes.." (representant for APS).

Forankrede lederbedrifter

I følge De Langen (2004a) er en bedrift som på grunn av størrelse, markedsposisjon, kunnskaps- og entreprenørferdigheter har mulighet og insentiv til å foreta investeringer med positive eksternaliteter for andre aktører i klyngen. Det er lokalisert en rekke store bedrift i Tema, både blant skip- og godshåndteringsaktørene og andre kommersielle aktører. Det er derimot ingen bedrifter med ledelsesbedriftsegenskaper. Maersk og Bollaré er havnens største aktører i henhold til markedsandeler av containeromslag, henholdsvis 35 % og 10 % (representant for SDV⁸⁵). På tross av dette utgjør de ikke lederbedrifter. Dette underbygger De Langens (2004a) argument om at det ikke er et mekanisk forhold mellom størrelse og lederfirmaoppførsel. Maersk og Bollaré er imidlertid to av fire private aktører som har etablert private tollagre utenfor havneområdet. Disse investeringene har positive klynger

⁸⁴ Lagt til utheving

⁸⁵ Datterselskap av Bollaré

eksternaliteter ettersom de frigjør plass og redusert opphopning i havneområdet. Utover dette har det ikke funnet sted investeringer med nevneverdig betydning for klyngen som helhet.

Når det gjelder makt kan det virke som Maersk og Bollaré er ledende, og da særlig med MPS i tankene.

”Direct control over shore side operations is one of the essential preconditions required by Maersk Lines for redeploying its vessels and for implementing a new hub-and-spoke service network” (Kwagbenu 2004:17).

Direkte kontroll med laste- og losseaktivitetene har vært en viktig forutsetning for at Maersk skal benytte Tema som knutepunkt, og dette har de fått gjennom MPS. Maersk er således et *vertikalt integrert selskap* i Ghana, noe som gir dem kontroll over hele transportkjeden. På bakgrunn av dette får de bedre mulighet for realisering av effektivitets- og kostnadsfordelene involvert ved containerisering. I Ghana eier de lastebiler, egen terminal, og besitter også kontroll over laste- og losseaktivitetene. Samarbeidet med Bollaré gjør således at det kan oppstå nettverksekssternaliteter mellom de to aktørene.

GSC er en betydningsfull i forhold til utbygging og andre prosjekter med positive eksternaliteter for aktørene i klyngen. Innlandshavnprosjektet i Boankra, sammen med GPHA, reduserer eksempelvis presset på tollklarering av import- og eksportgods, og inspeksjon av transittgods, i Tema havn. Etablering av varehus i Tema har også funnet sted for å frigjøre plass for godshåndtering i selve havneområdet. Her tilbys lagring for vareeierne, og særskilt for gods til de landlåste landene. Det er også etablert ”Shippers Center” i Takoradi og ett er under oppføring i Tema. Sentrene skal hjelpe vareeierne med tilgang til informasjon, samt kommunikasjon med lokale og utenlandske partnere. Dette forbedrer mulighetene for deltakelse i den globale økonomien, utvidere deres virksomhetsområde ved utnyttelse av komparative kostnadsfortrinn, øker effektiviteten, og på styrker på denne måten ghanesiske aktørers konkurranseevne (GSC)⁸⁶. Forbedret konkurranseevne for vareeierne kan skape positive klyngeeksternaliteter fordi det øker godsomslaget, og det oppstår økt etterspørsel etter transporttjenester. GSC har således en form for ledende rolle i Tema havn ettersom positive klynge eksternaliteter skapes i institusjonens jakt på å styrke vareeieres konkurranseevne.

⁸⁶ Ghana Shippers Council. www.ghanashipperscouncil.org. (26/9-06)

Kollektive handlingsregimer

CAP reduserer en klynges produktivitet, og i forbindelse med havner kan dette være problemer knyttet til innovasjon, utdanning og opplæring, internasjonalisering, markedsføring og tilgang til omlandet. CAR er en relativt stabil samarbeidsavtale som overkommer CAP, og oppstår når et stort antall bedrifter i en klynge samarbeider. I teorikapittelet påpekte De Langen (2004a) at organisasjoner, offentlig- privat samarbeid og offentlige institusjoner er best egnet for å løse CAP. Mangel på koordinering vært et problem i Tema havn. Situasjonen er imidlertid blitt bedre som en konsekvens av GHATIG, og etableringen GHATIG sekretariatet som offentlig koordinerings instans i forhold til tiltak for tilrettelegging for handel og investering (representant for GSC⁸⁷).

"What is a major problem, for instance coordination is a major problem. Because all the agencies see themselves as independent organizations that are doing their things. As part of a programme that was started some time ago, under the Ministry of Trade and Industry, they did what we call the Gateway Project. So they established a Gateway- secretariat that was supposed to, you know, oversee all activities relating to trade facilitation. And to make sure that there is a coordinated approach, so that if there is a problem it can be handed collectively. Otherwise it was not so. GPHA is on it's own, the port operator is on it's own, the freightforwarders are on their own, maybe Shippers Council are on their own"
(representant for GSC⁸⁸).

Blant aktørene i havnen har det vært forbedringer når det gjelder dialog og samarbeid. GPHA har etablert et nettverk bestående av alle aktørene i havnen som møtes med jevne mellomrom for å diskutere felles problemer. Dette er et steg i riktig retning når det gjelder å forbedre samarbeid, men for store nettverk kan ifølge De Langen (2004a) være problematisk. I mindre nettverk er den kollektive interessen mer lik den individuelle interessen og det kan være lettere å komme frem til løsninger enn hva som er tilfellet med større nettverk (De Langen 2004a).

I tråd med De Langens (2004a) klyngelederbegrep er havnemyndighetene under et landeiersystem en perfekt klyngeleder. Landeierhavner er selvforsørgende og ikke-profit organisasjoner. Havnemyndighetenes inntekter er avhengige av produktiviteten i klyngen som helhet, og inntektene fra havneavgifter og leieinntekter øker når klyngen går bra. Som en konsekvens av dette har havnemyndighetene insentiver til å investere i klyngens effektivitet og produktivitet, men kun når andre aktører ikke er villige til å investere. Siden en rekke bedrifter tar fordel av investeringene er det ingen bedrifter som er villige til å gjøre investeringer i for eksempel sikkerhet og markedsføring (De Langen 2004a). Sett i en slik

⁸⁷ GSC-HQ

⁸⁸ GSC-HQ

sammenheng er havnemyndigheten i posisjon til å fungere som klyngeleder, og å finne løsninger på CAP.

Organisasjoner, privat-offentlig samarbeid og offentlige institusjoner innehar ulik rolle med tanke på CAP som innovasjon, utdanning og opplæring, internasjonalisering, markedsføring, og tilgang til omlandet. Utdanning og opplæring, markedsføring og tilgang til omlandet vil bli belyst her.

Regional Maritime Academy (RMA), en del av GMA, er sammen med Ghana Dock Labour Company (GDLC) aktive når det gjelder utdanning og opplæring. GDLC er et privat selskap med maritim og havnearbeidernes fagforening⁸⁹ (MDU) som hovedaksjonær, og fungerer som sentral for midlertidig arbeidskraft⁹⁰ til havnen. Innføring av ny teknologi som containere og tilhørende utstyr har bidratt til reduksjon i behov for arbeidskraft, i tillegg til at innføring av landeiersystemet reduserer GPHAs behov for egen laste- og lossestab. Denne utviklingen er i tråd med Storper og Walkers (1989) argument om at teknologisk endring må etterfølges av endringer i arbeidsmetoder, arbeiderforhold og arbeidsmarkedsprosedyrer. Kortere snutid og økt effektivitet som konsekvens av teknologisk utvikling kan imidlertid føre til flere havneanløp og det håpes at reduksjon i behovet for arbeidskraft vil balanseres opp mot økningen i havneanløp (representant for GDLC). I Storper og Walkers (1989) definisjon av teknologisk utvikling vektlegges ”know-how” eller teknologisk evne, med andre ord kunnskap til å anvende maskineri og utstyr (1989). I denne sammenheng har både RMA og GDLC innsett viktigheten av at havnearbeidernes opplæring forbedres, og det har blitt etablert offentlig-privat samarbeid. Havnearbeiderne må være i stand til å håndtere nytt utstyr og kontinuerlig endring hvis de skal ha en jobb også i fremtiden. For lederne av arbeidsgjengene blir det i tillegg gitt grunnleggende opplæring i de globale trender i maritim transport for på denne måten å ansvarliggjøre arbeiderne og å få frem viktigheten av effektivitet i det daglige virket (representant for GDLC). RMA er et regionalt maritimt utdanningssenter og har tilbud for både sjøgående og landbasert personell fra den engelskspråklige delen av regionen (GMA). Dette er derimot et offentlig initiativ fordi ingen bedrifter har økonomiske insentiver til å drive en slik omfattende opplæring. Det private-offentlige samarbeidet mellom RMA og GDLC er på den andre siden en vinn-vinn situasjon ettersom det finner sted effektivitetsforbedringer og havnearbeiderne får en jobb å gå til.

Når det gjelder tilgang til havnens omland er vareeierne og transportører plaget av veisperringer, noe som skaper utfordringer for transport av transittgods og dør-til-dør

⁸⁹ Min oversettelse av Maritime and Dockworkers Union

⁹⁰ Min oversettelse av casual

transport. Politi og tollmyndigheter har separate sperringer hvor førstnevnte krever vognkort, sertifikat o.l., mens sistnevnte krever dokumentasjon av lasten. Innlandstransport har tradisjonelt ikke vært GSCs ansvar, men utvikling av dør-til-dør transport har gjort det nødvendig med handling for å oppnå målsettingen om optimale transportkostnader for vareeieren.

"In this wize the Shippers Council is also making a lot of strife to ensure that, you know, the security agencies who man these roadblocks, in fact their superiors, get to understand and strike a balance between security and commerce. You know, becasue if you say we want to scale it in favour of commerce and leave security the whole nation suffers. And if we want to scale it up for the nation, security goes up and commerce goes down, the nation suffers again. And there is a need to strike a certain balance to ensure that, you know, everybody have a fair room to operate"

(representant for GSC⁹¹).

GSC har på grunn av dette tatt initiativ til et program for å konsentrere og samkjøre veisperringene for å redusere flaskehalsene i transportkjeden.

Samtlige informanter involvert i skip- og godshåndtering, samt andre kommersielle aktører, understreker viktigheten av næringsorganisasjoner som kanal for å ta opp problemer og utfordringer av felles interesse. Organisasjonene tar opp medlemmenes problemer ovenfor den rette institusjon. GIFF er en slik organisasjon, og deres funksjon er å representere speditørens interesser ovenfor GPHA, GSC, rederier, agenter, containerterminaloperatører osv. Enkelte GIFF medlemmer hadde eksempelvis for en stund siden problemer med Maersk.

"It took long time for delievery of containers from their terminal. They have also such a larget market share, so they control a lot. GIFF then had meetings with the management of Maersk, but they have a lot of power. A lot of cargo that come through here is handled by them, so the freightforwarders can not choose where to go in such a large extent (representant for GIFF).

5.4.2 Struktur i Tema havn

Klyngens struktur påvirker dens produktivitet, men strukturvariablenes effekt er imidlertid klyngespesifikk (De Langen 2004a). Strukturvariablenes innvirkning på virksomheten i Tema havn vil derfor gjøres rede for her.

Agglomerasjonseffekter

Den økonomiske spesialisering for bedrifter lokalisert i Tema havn er aktiviteter knyttet til skip- og godshåndtering, og agglomerasjons- og spredningseffekter vil her identifiseres. Oppgavens klyngepopulasjonen omfatter aktører involvert i skip- og godshåndtering, i tillegg

⁹¹ GSC-Tema

til aktører avhengig av havnen i sitt daglige virke. På grunn av mange likheter i agglomerasjons- og spredningseffekter blant klyngepopulasjonens to aktørgrupper vil de behandles under ett. Agglomerasjonseffektene identifiseres først, etterfulgt av spredningseffektene.

Tabell 5.7: Agglomerasjonseffekter i Tema

Skip- og godshåndtering	Andre kommersielle aktører
<i>Etterspørsel etter transporttjenester</i>	<i>Industrielt miljø</i>
	<i>Nærhet til leverandører</i>

Kilde: basert på informasjon fra intervjuer

I De Langens (2004a) alternative rammeverk fremheves nærhet til kunder og leverandører, tilgang til arbeidskraft, og informasjon og kunnskapsspredning som sentrale agglomerasjonseffekter. Agglomerasjonseffekten nærhet til kunder og leverandører er gjeldende for begge aktørgrupper i Tema. Bedrifter trekkes til haven fordi kunder og leverandører er lokalisert her. TCT valgte å lokalisere seg her på grunn av etterspørsel etter deres tjenester. Opphopningen av containere i havneområdet skapte problemer for lossing og lasting, og hadde innvirkning på havnens effektivitet. Det var derfor nødvendig med et tolllager for å redusere presset på tollmyndighetene i havnen (representant for TCT). SRG, en bedrift som produserer plastikk- produkter, valgte å lokalisere seg i Tema på grunn av nærhet til tollklareringsprosessen (representant for SRG).

Arbeidskrafteffekten er fraværende i Tema havn. Dette skyldes stor tilgang på arbeidskraft med lav grad av utdanning og kompetanse. Økt bruk av containere har derimot redusert behovet for tradisjonelle havnearbeidere, men på den andre siden har teknologisk endring og mekanisering økt kompetansebehovet for arbeidstakere i havnen. Da særlig med tanke på bruk av nytt utstyr og logistikkfunksjoner. Opplæring og utdanning vektlegges for effektivitetsforbedring, og kan da på sikt fungere som en agglomerasjonseffekt.

Industrielt miljø kan til en viss grad representere agglomerasjonseffekten informasjon- og kunnskapsspredning. Nærhet til der ting skjer påpekes som en fordel med å være lokalisert i Tema (representant for GAFCO).

Under intervjuene kom en rekke av Temas lokaliseringsfordeler frem, og jeg vil her belyse enkelte av disse selv om de ikke utgjør agglomerasjonseffekter. God havneinfrastruktur bidrar til kortere snutid i havnen, og er kostnadsbesparende for rederiene. I denne sammenheng kan dette forstås som en lokaliseringsfordel.

Urolighetene i Elfenbenskysten har ført til at mange rederier har valgt å anløpe Tema i stedet for Abidjan. Politisk og økonomisk stabilitet er her en lokaliseringsfordel. Dette er imidlertid en kortvarig fordel, og blant en rekke aktører antas det at en stor andel av virksomheten flyttes tilbake når situasjonen i Elfenbenskysten stabiliserer seg. På bakgrunn av dette foreligger det mange tiltak fra sentrale myndigheter og havnemyndighetene for oppnåelse av knutepunktstatus. I tillegg til opprettelse av frisoner gis det fritak for importavgifter på utstyr og maskineri til skip- og godshåndteringsaktører og andre kommersielle aktører.

"So the Ghana Investment Promotion Center have actually improved the situation to find incentives. You see, where foreign investors who come will be granted some tax holidays. And then import duty and VAT on the equipment that you bring in will also be exempted, among others" (representant for MOTI).

GPHA gir også lavere rater til rederier som frakter over en viss mengde gods gjennom Tema havn.

"If a line wants to use our port as a hub- port, or even if an industry wants to locate in the port, and bring business to the port, of course we are.. We are businessmen so we talk rate. We have our fixed rate, but depending on the volumes. " (representant for GPHA⁹²).

Ghanas medlemskap i ECOWAS gjør lokalisering i Tema og Ghana fordelaktig. ECOWAS er et Vest Afrikansk samarbeid med mål om å styrke den økonomiske integrasjonen i regionen, og det gis skattefritak for varer importert fra andre ECOWAS land.

Samarbeid og dialog mellom havnemyndigheter og de ulike aktørene fremheves også som en lokaliseringsfordel. Ønsker og behov blir tatt opp, og diskutert på jevnlige møter.

"So here you can communicate. I know the port officials, they are very welcoming of course. We don't always agree, but they are resisting, and we are fighting, we are fighting. But fighting in the right way. We have opposite.. What can be done together is done together, that's what I like here, that's what I like here" (representant for SDV).

Dialog og samarbeid understrekes også av representanten for GHACEM.

"Vi sitter i mange komiteer hos dem, vi har et relativt nært samarbeid sånt sett. Og de tar oss med når det gjelder Master Plan, utviklingsplaner og sånne ting. Sånt sett er jeg veldig fornøyd med samarbeidet mellom oss og havnemyndighetene. Selvfølgelig er det alltid noe som kunne vært bedre, men igjen, til å være et utviklingsland i Afrika så må jeg si at de scorer på den øverste delen av skalaen, for å si det på den måten" (representant for GHACEM).

⁹² GPHA-2

Tabell 5.8: Spredningseffekter i Tema havn

Skip- og godshåndtering	Andre kommersielle aktører
<i>Mangel på eksportgods</i>	<i>Plassmangel</i>
<i>Plassbegrensing</i>	<i>Mange ord og lite handling</i>
<i>Mangel på åpenhet</i>	
<i>Risiko for privat monopol</i>	
<i>Overdreven sikkerhet</i>	
<i>Valutaproblemer</i>	
<i>Opphopning</i>	

Kilde: basert på informasjon fra intervjuer

I teorikapittelet karakteriseres mangel på land og opphopning som spredningseffekter (De Langen 2004a), og disse er tilstedeværende også i Tema. De er derimot varierende over tid, og pågående infrastrukturmessigeforbedringer er forventet å bedre dagens situasjon. Det er imidlertid misnøye i forbindelse med at det stadig blir presentert nye planer for hvordan situasjonen i Tema skal forbedres, men hvor de fleste planene forblir på tegnebordet. Dette gjelder eksempelvis i forbindelse med myndighetenes etablering av frisoner, og private aktører vil derfor vente med å involvere seg før det offentlige har vist forpliktelse og virkelig iverksatt planene. Mangel på handling er også tilfellet i forhold til jernbanesituasjonen, og her er misnøyen berettiget ettersom planene har vært diskutert siden Nkrumahs tid. Dette skaper et inntrykk av handlingslammelse og kan til en viss grad representere en spredningseffekt. Bedrifter ønsker å lokalisere seg på steder hvor myndighetene gjør det de sier de skal gjøre.

Mangel på eksportgods gjør det vanskelig for rederier å drive lønnsomt, og gjør Tema mindre attraktivt for anløp og lokalisering. Tiltak for utvikling av produktive sektor er imidlertid iverksett og det forventes at dette vil forbedre situasjonen i form av økt eksportgods. Med tanke på stor import fra Asia og eksport til Europa vil det derimot alltid være en grad av ubalanse i containerflyten.

Representanten for SDV påpeker at overdrevne sikkerhetstiltak fungerer som spredningseffekt. Alt transittgods kontrolleres, og skaper betydelig opphopning i havnen. Som konsekvens av dette har skip- og godshåndteringsaktører relokalisert til Lomé i Togo. En rekke av sikkerhetstiltakene er imidlertid unødvendig fordi Burkina Fasos tollmyndigheter er ansvarlige for kontroll av gods til landet, og ikke Ghanas. Fra ghanesisk side argumenteres det at dette er nødvendig ettersom transittgods kan ende på avveie landene (representant for GMA). Etableringen av innlandshavnen i Boankra og installeringen av skannere i Tema ventes å redusere opphopningen sikkerhetstiltakene medfører.

Risiko for privat monopol utgjør en spredningseffekt i den forstand at aktører innenfor MPS prioriteres på bekostning av aktører utenfor. Dette kan føre til at aktører velger å lokalisere seg på steder hvor det er større grad av åpenhet og konkurranse.

Intern konkurranse

Det er konkurranse mellom Vest Afrikas havner for å oppnå status som regionens knutepunktshavn. Porter (1998) og De Langen (2004a) hevder på den andre siden at intern konkurranse er viktig for effektivitet, og kilde til vekst og endring. I analysen av intern konkurranse i Tema vektlegges fire grupper aktører involvert i skip- og godshåndtering; rederier og agenter, laste- og losseselskaper, containerterminaler og speditører.

Blant rederiene og agentene lokalisert i Tema forekommer det stor grad av konkurranse. Dette skyldes ubalanse i forholdet mellom tilgjengelig gods og antall containere, med underskudd av det første og overskudd av det andre. Konkurransen er basert på å ta markedsandeler, og inngåelse av avtaler med vareeierne. Dette problemet har ført til nytenkning blant aktørene i bransjen, og tomme containere sendes til Takoradi på lastebil der det er mer eksportgods (representanter for SDV, Maersk og Hull Blyth). Økt balanse i forholdet mellom import- og eksportcontainere betyr at rederiet unngår å sende tomme containere i retur. På kort sikt innebærer dette økt profitt, og på lang sikt kan det resultere i lavere transportkostnader for nasjonen som helhet.

GPHA var frem til etablering av GHATIG hovedoperatør av laste- og losseaktivitetene i havnen, mens to private selskaper hadde mindre andeler. Fordelingen var basert på et allokeringsystem hvor skip delegertes til de to selskapene. Liberalisering har imidlertid ført til økt privat deltakelse, og per i dag er det ni private laste- og losseselskaper. Allokeringssystemet holdes fortsatt i hevd, og det er ingen formell konkurranse blant aktørene. Det påstås imidlertid at det er mulig å påvirke GPHA, som fordeler skipene, til å laste og losse de største og beste skipene. Dette skyldes at samme mengde ressurser brukes uansett størrelse på skipet. Laste- og losseselskapene ønsker derfor de største skipene ettersom det gir stordriftsfordeler.

Tabell 5.9: Oversikt over laste- og losseselskapenes andeler

Laste- og losseselskap	Andel (%)
GPHA- Ghana Port and Harbour Authorities	25
APS- Atlantic Port Services	15
SSC- Speedline Stevedoring Co.	10
CTS- Carl Tiedeman Stevedoring	10
GGS	10
OSC- Odart Stevedoring Co.	10
GMS- General Maritime Services	5
DSA- Dashwood Shipping Agenices	5
FYL	5
ASC- African Steamship Co.	5
Totalt	100

Kilde GSC

Allokeringssystemet har resultert i en situasjon hvor selskapene ikke behøver å tenke på effektivitet og konkurranse, fordi de uansett er garantert en viss andel av havneanløpene. Allokeringssystemet vil opphøre når MPS starter sin virksomhet. Laste- og losseselskapene må da konkurrere om bulkgodset som ankommer Tema, og de frykter at dagens system vil erstattes av et privat monopol, noe som kan få betydelige negative effekter på klynges produktivitet som helhet (representant for APS) .

Blant containerterminalsiden er det lite konkurranse ettersom etterspørselen etter tjenestene er større enn tilbudet. Etableringen av MPSs containerterminal vil gi økt tilbud og kan føre til tilspisset konkurranse.

Blant speditørene⁹³ i Tema er det stor grad av konkurranse. Godt rykte er viktig i denne bransjen og de fleste aktørene etterstreber dette. Gjør speditøren en god jobb vil vareeieren velge samme bedrift neste gang det er behov for denne typen tjenester (representant for GIFF).

Klyngehindringer

I teoridelen defineres klyngehindringer av De Langen (2004a) som hindringer for innflytting til og utflytting fra klyngen, eller hindringer for nyetablering. Det eksisterer enkelte hindringer for innflytting til Tema, deriblant problemer knyttet til eiendomsrettigheter. Offisiell eiendomsregistrering er ikke-eksisterende, noe som skaper utfordringer ved utbygging av industri. Et fransk selskap som produserer ananas har opplevd problemer i forhold til dette.

⁹³ Sørger for transport- og logistiktjenester som fortolling, lagring, distribusjon til tredje part, i tillegg til å ivareta hensyn til korrekt dokumentasjon.

"In 2004 they did 7000 tonns pineapple. Just last year they did 70 000, so they have really boosted. You see what I was telling you on the law on land.. The chief came back and said; ok, you rented my land, but you have produced 10 times more, so we need to increase the rent. Oh, but you signed for 20 years.. Oh, no, no, no, not valid. You need to give me more money because now your land is producing" (representant for SDV).

GHATIGs ulike initiativ, og da særlig etablering av frisoner og lignende, er viktige for å forbedre omstendighetene rundt eiendomsrettigheter for næringsvirksomhet som lokaliseres i Tema kommune.

Et annet problem som skaper problemer i relasjon til innflytting er valutarelatert. Rederiene krever depositum for containere som tas inn i landet. Dette skyldes stort svinn av den grunn at containere er populære som butikker og hus, i tillegg til materiell for porter osv. Problemet for rederiene og agentene lokalisert i Ghana er at det ikke er mulig å etablere bankkontoer for CFA⁹⁴, og de må ta imot depositum i US\$ eller euro. Den lokale myntenheten cedis brukes ikke på grunn av store fluktuasjoner. Dette er uansett et depositum, penger som rederiet eller agenten ønsker å gi tilbake, men det er ikke mulig i CFA. Mangelfunn valutakompabilitet gjør følgelig Ghana mindre attraktivt i forhold til de fransktalende nabolandene (representant for SDV).

For å oppnå GHATIGs målsetting om knutepunktstatus for handel og investering foreligger det en rekke tiltak for tiltrekking av utenlandske aktører. Gjennom Ghana Investment Promotion Center (GIPC) tilbys nyinnflyttede aktører opplæring og rådgiving om lokale forhold (representant for MOTI), og all næringsvirksomhet blir automatisk medlem av en næringsorganisasjon. Sterke koblinger mellom eksisterende aktører i en lokalitet utgjør ifølge De Langen (2004a) en klyngehindringer, men sterke koblinger er ikke identifisert blant aktørene i Tema. En representant for Scanship påpeker at samarbeidet hovedsaklig er av kommersiell art;

"The relationship is mainly commercial, you have to earn money on it"
(representant for Scanship).

Integrering blant klyngens aktører er således et resultat av om eksisterende aktørene vil tjene på samarbeide, samt innflytterens legitimitet.

Etableringshindringer omfatter administrative barrierer og tilgang på privat risikovillig⁹⁵-kapital (De Langen 2004a). Administrative barrierer i Tema betegnes som lave ettersom det offentlige legger forholdene til rette for privat sektor deltakelse gjennom

⁹⁴ Myntenheten som benyttes i samtlige fransktalende land i Vest- Afrika, inkludert de landlåste.

⁹⁵ Venture

GHATIG og TSSP. Både lokale og utenlandske private aktører forstås som en potensiell kilde til vekst, og vektlegges i utviklingen av lokal næringskapasitet.

”Ok, what the Government is trying to do is that those Ghanaians who are also interested in the goods businesses. Especially in these containerterminals, or the stevedoring businesses, they try to encourage them to team up, to form partnerships. Then they can come up as businessmen. If they (MOTI)⁹⁶ look at it, and it’s feasible, we try to link them with some of the banks who are prepared to finance them. So that in the end of the day it will not become wholly foreign owned companies, but Ghanaian. So we are also trying to encourage joint-ventures, you see, that are joint foreign Ghanaian partnerships, so at the end of the day it does not become fully dominated by foreign investors” (representant for MOTI).

Forekomsten av privat risikovillig er ukjent for meg, men som sitat ovenfor eksemplifiserer forsøker myndighetene å hjelpe lokale aktører med interesse for skip- og godshåndtering ved å koble dem med banker.

Skip- og godshåndteringsvirksomhet krever forholdsvis store investeringer i utbygging og maskineri, og karakteriseres som en kapitalintensiv virksomhet. Investeringene representerer et utflyttingshinder. En rekke selskapene involvert i laste- og losseaktiviteter investerte eksempelvis nylig i blant annet gaffeltrucker og utstrekkekraner⁹⁷ for å være i tråd med GPHAs kvalitetskrav, og for å håndtere det økende containeromslaget. Investeringene skyldtes at en gruppe lokale selskaper var forspeilet kontrakten om drift av havnens nye containerterminal, og representerer en stor gjeldbyrde. En slik forankring skaper utflyttingshindringer, og svekker klyngens produktivitet. Speditører har på den andre siden lavere utflyttingshindre, og har lettere for å flytte ut hvis klyngens miljø ikke lenger tilbyr fordelaktige forhold.

Klyngemangfold

Klyngemangfold øker til klyngens produktivitet. Det vil også fremme samarbeid og innovasjon, samt å redusere klyngens sårbarhet ovenfor eksterne forhold (De Langen 2004a).

Temas klyngepopulasjon omfatter et bredt mangfold skip- og godshåndteringsaktører. Lite nyetablering av industriaktivitet skaper imidlertid bekymring blant aktørene lokalisert i havnen. Kakaobønner er som nevnt landets største eksportvare, og gjør økonomien svært sårbart ovenfor endringer i prisen på verdensmarkedet (representant for SDV). Det blir derfor viktig å støtte opp om lokal industribygging. GHACEM har eksempelvis sammen med AGI tatt initiativ til en kampanje kalt ”Build Ghana, buy Ghanaian products”. Fokus er at bedrifter lokalisert i Ghana, så langt det lar seg gjøre, benytter ghanesiske innsatsfaktorer i

⁹⁶ Lagt til utheving

⁹⁷ Min oversettelse av reach stacker

produksjonsprosessen for å støtte opp om lokal økonomisk aktivitet (representant for Ghacem). Denne typen kampanjer vil gi transportørene får mer gods å transportere, det finner sted økt verdiskaping i havnenes omland, samt at den lokale økonomien får flere ben å stå på. Sammen med prosjekter som GHATIG og TSSP reduserer dette klyngens sårbarhet ovenfor eksterne forhold, som kakaobønnenes pris på verdensmarkedet.

I teorikapittelet påpekes det at tilstedeværelsen av forretningsenheter av internasjonale aktører vil implementere ny teknologi i klyngen. Et eksempel på dette er Bollarés forretningsenhet, TCT. I containerterminalen er den nyeste teknologi for effektiv stabling av containere i terminalen, samt sporing, installert Når MPS starter sin virksomhet vil systemet kobles opp mot andre aktører i havnen som rederier, agenter og vareeiere, og skaper bedre informasjonsflyt og oversikt for alle involverte parter (representant for TCT). Dette systemet er et viktig supplement til det allerede etablerte GCNet som er et elektronisk dataoverføringsnettverk for toll- og avgiftsrelaterte aktiviteter.

5.4.3 Tema som havneklynge?

Hvordan er forholdet mellom aktører lokalisert i Tema havn, og hvilken effekt har dette på produktivitet?

Havneklynger består av forretningsenheter, foreninger, offentlige og/eller private organisasjoner med relativt sterk samhörighet, er funksjonelt koblet sammen gjennom klyngens spesialisering, og lokalisert i nærheten til havnen (De Langen 2004a). Min informantgruppe, bestående av aktører involvert i skip- og godshåndteringsaktiviteter, og aktører avhengig av havnen i sitt daglige virke, passer overens med De Langens definisjon av havneklynger på enkelte områder. Kravet om sterk samhörighet mellom alle aktører lokalisert i havnen oppfylles ikke, og i henhold til De Langens definisjon kan ikke Tema havn defineres som havneklynge. Dette bygger også opp under Porters (1998) argument om at klynger i sør har redusert kommunikasjon, og svake koblinger mellom klyngens bedrifter og institusjoner (Porter 1998).

Situasjonen i Tema havn er preget av liten grad av tillit blant aktørene, og kan skyldes mangel på åpenhet i forbindelse med tildeling av kontrakter til private aktører. Containerhåndteringskontrakten til MPS, og Safebonds kontrakt på håndtering av importerte biler, er eksempler på dette. Kontraktenes innhold er ikke kjent for allmennheten og det oppstår mistanke om at ting ikke gjøres etter boken, men det er vanskelig for andre aktører å

kontrollere. Dette er forhold som har effekt på havnens produktivitet, og må utbedres for at investeringer i ny teknologi og infrastrukturmessige forbedringer får den tilsiktede effekten.

I analysen av mellomledd ble en rekke næringsorganisasjoner identifisert, og dette er viktige fora for aktørene i de ulike bransjene. Enkelte bedrifter har også godt forhold til GPHA i form av dialog, deltakelse i komiteer og innspill i relasjon til utbyggingsplaner. Utover dette har ikke aktørene sterk tilhørighet som helhet. På den andre siden har GPHA tatt initiativ til etableringen av et nettverk bestående av havnens aktører. De Langen (2004a) argumenterer i denne sammenheng at store nettverk har redusert nytteverdi på grunn av stor avstand mellom aktørenes og nettverkenes interesser. Opprettelsen av mindre nettverk kunne bidratt til å øke samholdet ettersom aktørenes interesser og behov forenes med nettverkets.

Intern konkurranse er sentralt for havnens produktivitet, men dette er formelt fraværende for laste- og losseaktivitetene i Tema havn. Dette skyldes at dagens system er basert på et allokeringssystem hvor selskapene er tildeles skip av GPHA basert på deres kontraktmessige andel. Samtlige informanter fremhever dette som et problem for havnens effektivitet. Systemet kan også være en forklaring på at de gjennomsnittlige containerhåndteringskostnadene i Tema havn har holdt seg forholdsvis seg høye. Kostnaden var US\$117 i 2003, til tross for en målsetting om at kostnaden skulle reduseres fra US\$168 ved inngangen av 1999, og til US\$80 ved slutten av 1999 (Kwagbenu 2004). Introduksjonen av landeiersystemet vil avvikle allokeringssystemet. Det fryktes at det vil erstattes av et privat monopol fordi kontrakten for lasting- og lossing av containere er gitt til MPS uten anbudsrunde. I samsvar med Samuelson og Nordhaus (1995) redegjørelse av ny-klassisk økonomisk teori er dette en markedssvikt ettersom en aktør eller en gruppe aktører har mulighet til å påvirke markedsprisen på en tjeneste, eller å ekskludere andre aktør.

Klyngemangfold og lederbedrifter er i De Langens (2004a) alternative rammeverk viktig for klyngens produktivitet, men Tema har ingen utpregede lederbedrifter. GSC innehar imidlertid en form for lederrolle i den forstand at de har tatt initiativ til prosjekter som har positive eksternaliteter for alle aktørene lokalisert i Tema. I forhold til klyngemangfold er det en rekke bedrifter involvert i skip- og godshåndtering lokalisert i Tema. Lite nyetablering av annen næringsvirksomhet skaper derimot bekymring for aktørene lokalisert i havnen.

Styrking av struktur- og ledelsesvariablene i Tema havn må, i tillegg til infrastrukturmessige forbedringer, finne sted for at Tema havn skal oppfylle GHATIGs målsetting og produktivitetsindikatorer. I følgende kapittel vil Tema havns innvirkning på økonomisk aktivitet i Tema kommune og Ghanas økonomi gjøres rede for.

5.5 Innvirkning på økonomisk aktivitet og nasjonal økonomi

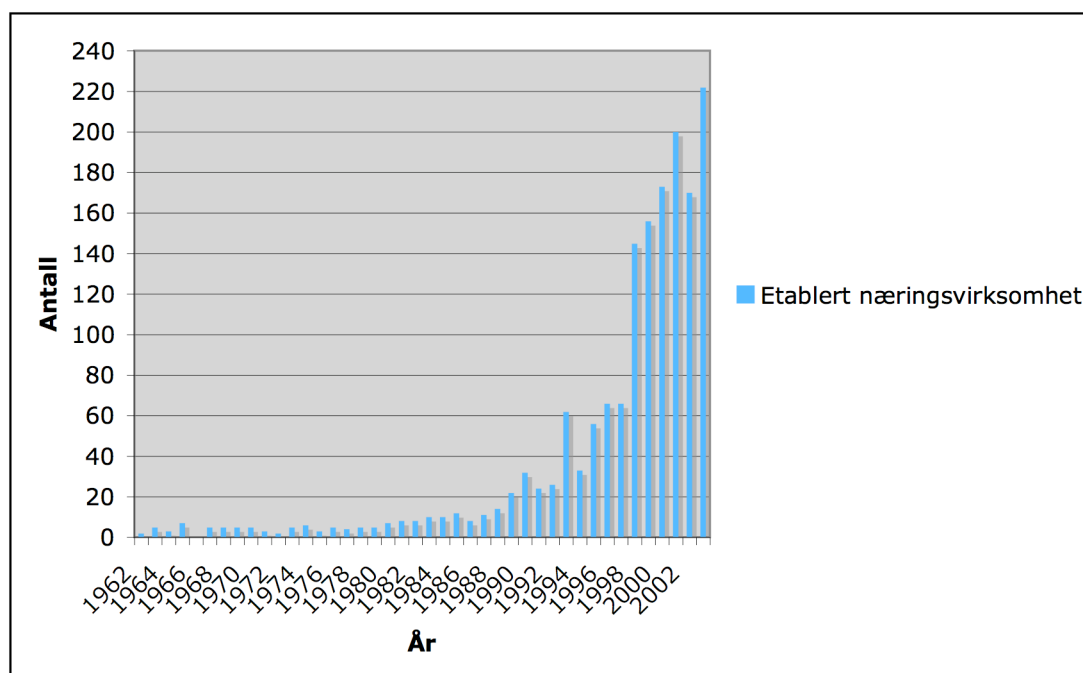
5.5.1 Økonomisk aktivitet i Tema kommune

Tema havns effekter på økonomisk aktivitet i Tema kommune deles disse inn i tre; magnet for økonomisk aktivitet, sysselsetting og inntekter til kommunen.

Magnet for økonomisk aktivitet

Tema havn ble opprettet under ”Volta River Project”, og skulle fungere som en industrihavn, med andre ord å tjene industriens interesser. Den var en del av Nkrumahs plan for å skape økonomisk vekst ved å utgjøre en magnet for økonomisk aktivitet. Diagram 5.5 illustrerer utviklingen i etablering av all type næringsvirksomhet i Tema kommune, ekskludert skip- og godshåndteringsaktører. Antallet bedrifter avvirket i samme periode vites ikke, men oversikten gir allikevel et visst bilde over aktiviteten.

Diagram 5.9: Næringsvirksomhet i Tema kommune



Kilde: Ghana Statistical Services (GSS)

Søk på kategoriene ”transport”, ”stevedoring”, ”shipping companies”, ”shipping agencies”, ”clearing/ freight and forwarding” på Ghanas Gule Sider resulterte i følgende.

Tabell 5.10: Aktører involvert i skip- og godshåndtering i Tema

Virksomhet	Antall
Spedisjon	99
Skipsagenter	10
Redrier	16
”Stevedoring”	7
Øvrige transportbedrifter	15

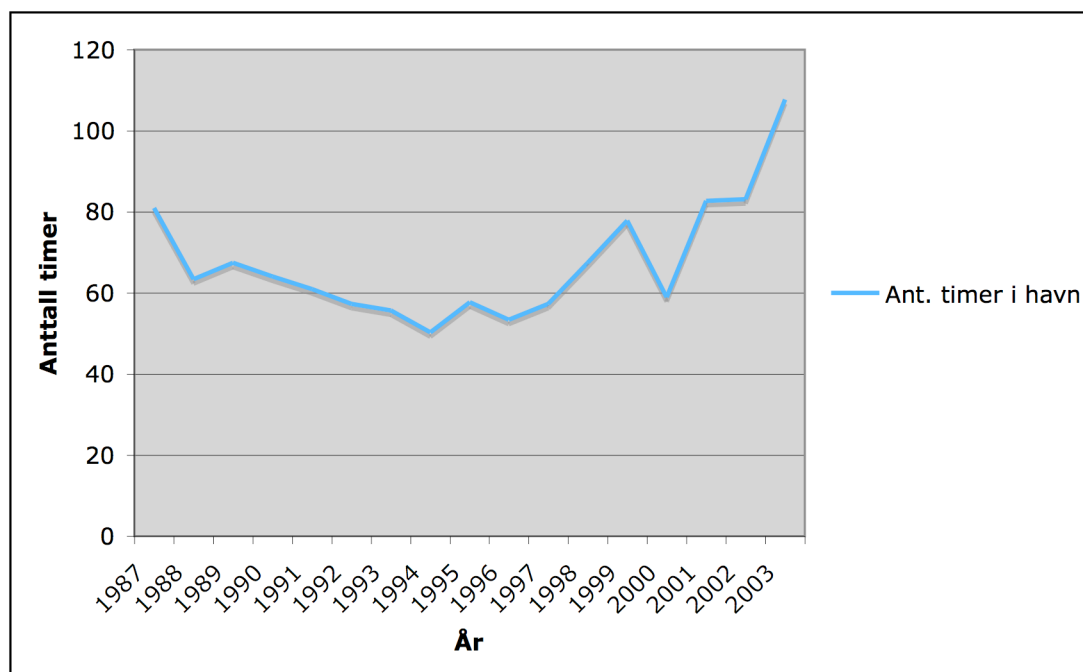
Kilde: Ghanas Gule Sider.⁹⁸

Dette er imidlertid ikke en fullstendig oversikt over alle aktørene i næringen, og etableringstidspunkt for aktørene i tabellen vites ikke. Et forholdsvis stort antall vitner uansett om stor aktivitet i Tema havn.

Effektivitet forutsettes for at en havn og dens omland skal trekke til seg økonomisk aktivitet fordi dette bidrar til lavere kostnader for import- og eksport. En ineffektiv havn kan på den andre siden kan føre til fraflytting, og vil veie negativt i en bedrifts valg av lokalisering. Et skips snutid eller tid i havn vil her benyttes som indikator på Tema havns effektivitet, og inkluderer ventetid for tilgang til kai, manøvrering i havnebassenget og tid vei kai. GPRP, rehabiliteringsprogrammet som fant sted i havnen på 1980- tallet, resulterte i kortere snutid i Tema havn, men flere havneanløp på grunn av økt aktivitet i havnens omland resulterte i lengre tid i havn. Utbyggingsprosjekter i forbindelse med GHATIG har medført redusert godshåndteringskapasitet, i tillegg til at skip er omdirigert til Tema på grunn av konflikten i Elfenbenskysten, og forklarer den betydelige økningen i snutid de siste årene.

⁹⁸ Ghanas Gule Sider. www.ypgh.com. (4/11-06)

Diagram 5.9: Gjennomsnittlig snutid i Tema havn (alle typer skip)



Kilde: GPHA⁹⁹

Hvis utviklingen i snutid for Tema havn sammenlignes med etableringen av næringsvirksomhet for samme periode er det mulig å se en tendens på havneeffektivitet og næringsvirksomhet forholdet.¹⁰⁰ Av denne årsak er ghanesiske myndigheter opptatt av å konstant forbedre forholdene i Tema havn og annen infrastruktur i omlandet (representant for MOTI). Lokale myndigheter (TMA)¹⁰¹ er også opptatt av å legge forholdene til rette med tanke på grunnleggende infrastruktur, og å skape godt forretningsmiljø gjennom dialog med de ulike aktørene (representant for TMA). Mer indirekte lokale effekter er fremveksten av hoteller, restauranter osv. i kjølevannet av økt havne- og industrivirksomhet.

Nærhet til havnen veier også tungt med tanke på kostnader involvert i innenlandstransport. En sekk med sement koster eksempelvis 37, 50 kr (54 000 cedis)¹⁰² i områdene rundt Tema og Accra, mens prisen nord i landet er 49 kr (70 000 cedis). Den eneste forskjellen er transportkostnaden selv om deler av transporten er subsidiert av Ghacem (representant for Ghacem). På grunn av dette er det attraktivt for bedrifter som er avhengige av å importere råvarer og eksportere sine ferdige produkter å være lokalisert i nærheten av en havn.

⁹⁹ Nedgang i snutid i 2000 skyldes mangel på oversikt grunnet nytt datasystem (JICA).

¹⁰⁰ Det kan også skyldes bedre prosedyrer for registrering, men dette vites ikke sikkert.

¹⁰¹ Tema Municipal Assembly

¹⁰² Omregninger basert på Universal Currency Converter. www.xe.com. (17/11-06)

Sysselsetting

Som konsekvens av økt aktivitet, både med tanke på skip- og godshåndtering og annen relatert økonomisk aktivitet, skapes også sysselsetting lokalt. GPHA i Tema sysselsatte alene 1819 årsverk i 2005, GDLC sysselsatte 614 751 dagsverk i 2005. Dette er viktige arbeidsplasser i en kommune med relativt høy arbeidsledighet, 14,5% i 2004, sett i relasjon til Ghana som helhet med 5,5% i 2003 (NDPC og UNDP 2004)¹⁰³. Innføring av landeiersystemet, og ytterligere mekanisering av laste- og losseprosessen vil imidlertid redusere behovet for tradisjonelle havnearbeidere i tiden som kommer. På bakgrunn av dette vektlegges det at utdanning av havnearbeidere er viktig for å gjøre dem i stand til å håndtere nytt utstyr og ny teknologi. Arbeidsplassene er der, men utdanning er nødvendig for å ta nytte av fordelene økt virksomhet i havnen medfører. For å øke effektene av havnevirksomheten på Tema kommune er utdanning av tradisjonelle havnearbeidere viktig, men også den yngre generasjon, slik at de kan ta del i fordelene som økt aktivitet fører med seg. GMA og GDLC aktive når det gjelder utdanning, men private aktører som har direkte fordeler av godt utdannet arbeidskraft oppfordres til å ta sin del av ansvaret.

"I think it's important that those big organizations that benefit directly from the port are made to put some money aside, into some of these developments, especially by way of education. The villages around Tema, they have very very poor schools, very very poor schools. So to make the port have the desired impact in the community in which it is situated it's that the education also is established in that very area"

(representant for GSC¹⁰⁴).

På grunn av redusert behov for havnearbeidere ser GDLC etter arbeid utenfor havnen for arbeiderne de representerer, og er en av de største leverandørene av arbeidskraft til utbyggingen av West African Gas Pipeline (WAGP) (representant for GDLC). Dette er et samarbeidsprosjekt, og ledningen går fra Nigeria til Takoradi i Ghana.

Inntekter til kommunen

Økt virksomhet innenfor TMAs grenser skaper inntekter til den lokale administrasjonen. Dette er inntekter som forretningsdriftavgift, gjeldende for all næringsvirksomhet, eiendomsskatter og ordinære kommunale avgifter som vann og kloakk. Rent økonomisk sett er TMA tjent med at havnen og relatert virksomhet som helhet går bra, og er på grunn av dette opptatt av å skape et godt forretningsmiljø i kommunen (representant for TMA).

¹⁰³ Sysselsettingstallene er estimerer

¹⁰⁴ GSC-HQ

I teoridelen argumenterer Brooks (2005) for at havnemyndighetenes visjoner må samkjøres med lokalsamfunnets for å maksimere effektene på lokal økonomisk aktivitet. Situasjonen i Tema er derimot preget av lite samarbeid og lokale myndigheter mottar kun de nevnte inntekter.

”There is no cooperation at all between GPHA and TMA. TMA only collect revenues in form of propertyrights, sewage fees and operation royalties. The TMA is supposed to have more focus on these issues, but per se is it very low. The GPHA is Government imposed, and they work as seperate entities. GPHA does their thing” (representant for TMA).

Mangel på samarbeid mellom GPHA og TMA skyldes i følge TMA ulike mandater. GPHA har eget område, og TMA vil ikke å legge seg opp i deres arbeid. Dette er heller ikke er mulig ettersom havnemyndighetenes retningslinjer er et resultat av nasjonal strategi og politikk. Studier av mulige utbyggingsprosjekter effekter på lokalsamfunnet gjennomføres heller ikke. Tilstedeværelsen av synlige negative eksternaliteter, som for eksempel forurensing, vil imidlertid kreve samarbeid, men per i dag er dette ikke et problem (representant for TMA).

5.5.2 Innvirkning på Ghanas økonomi

Tema havn er av stor viktighet for Ghanas økonomi, og innvirkningen på nasjonal økonomi kan kategoriseres i to; import og eksport, og tollinntekter. Dette er sammenhengende kategorier, men de vil belyses separat på bakgrunn av måten de ble vektlagt i intervjuene.

Import og eksport

Tema er som nevnt landets største portal¹⁰⁵ for import, men også viktig for eksport av stykkgoods. 90% av landets handel går gjennom landets to havner, og blir av representanten for MOTI sett på som;

”.. vital for our economic development, you see, they are I will say the pillars that moves our economic development. That is why the Government is making all the effort to improve uopn the facilities. You see, so that our economy can move” (representant for MOTI).

Som nevnt er effektivitet nødvendig for en havn å ha positive effekter, og det offentlige vektlegger derfor utbygging og forbedring av havneinfrastruktur. En velfungerende havn kan bidra til lavere transportkostnader, og følgelig rimeligere produkter for forbrukere og industri (representant for MOTI).

En stor andel av Ghanas industrivirksomhet er avhengig av import av råvarer i produksjonsprosessen. De fire største aktørene lokalisert i Tema kommune; Ghacem, TOR,

¹⁰⁵ Min oversettelse av gateway

Valco og GAFCO, er for eksempel alle nødt til å importere sine råvarer. Ghacem, en av landets største bidragsyter i form av skatter og avgifter¹⁰⁶, er avhengig av klinker og kalkstein i produksjonen. Dette er råvarer som ikke finnes i landet og må importeres (representant for Ghacem), og utgjorde i 2003 23% av Ghanas totale import (GSC Maritime Trade Statistics). Høyere transportkostnader som en konsekvens av ineffektivitet i havnen vil således gjøre Ghana mindre attraktivt for lokalisering av import og eksport avhengig industri. Kostnadene dette medfører vil overføres til forbrukerne i form av dyrere produkter. Ghanesere flest har sans for utenlandske produkter, og dette ville følgelig fått store konsekvenser (representanter for MOTI og GSC¹⁰⁷).

"The economy, is a third world economy, it depends on export of rawmaterial, of agricultural goods, and Tema is the stronghold of the export of agricultural products like the cocoa. Formerly the timber was patched through here, but now it's through Takoradi. Now all the fruit exports goes through Tema so it has a direct link in terms of the export sector. In the import, most rawmaterial for the manufacturing sector in Ghana passes through Tema, and most of the industries are located around the port, so that is a direct linkage for the economy. Because if the port is not efficient the impact is high prices for the produce in the country, if the port is efficient the prices of goods will be reduced. Yes, that's the competitive world"
(representant for GPHA¹⁰⁸).

Økte transportkostnader svekker også ghanesiske råvarer og videreforedlede varers konkurranseevne på verdensmarkedet. Redusert eksport på grunn av høyere transportkostnader vil redusere nasjonale valutainntekter, noe som igjen får følger for import.

Ghanas importavhengighet vekker imidlertid skepsis fordi det ikke oppmuntrer til næringsutvikling.

"Ghana is an import dominated country, so they rely on imports. Have opened our markets for foreign products. This is not necessarily a good thing because it doesn't encourage local manufacturing. In the developed world they have come so far so there is no way the developing countries can compete with that. The cost pr. unit is higher in Ghana than other places. Take the price on textiles for instance. Since we have a lot of foreigners opening up shops here we don't produce ourselves. Freightforwarders are getting jobs, haulagers are getting jobs, and there also find place job creation in the maritime sector"
(representant for GIFF).

Økt import skaper derimot sysselsetting i transportsektoren, men dette er imidlertid ikke tilstrekkelig for å nå målet om utvikling av økonomiens produktive sektor.

"If you see the story of the world you have always transport. Transport is a key for development of a country, that's for sure, but it's not alone. If you don't invest in your country to develop agriculture, manufacture, create a way for economic growing, then you will not have anything to transport" (representant for TCT).

¹⁰⁶ US\$ 22 millioner årlig (representant for Ghacem)

¹⁰⁷ GSC-HQ

¹⁰⁸ GPHA-1

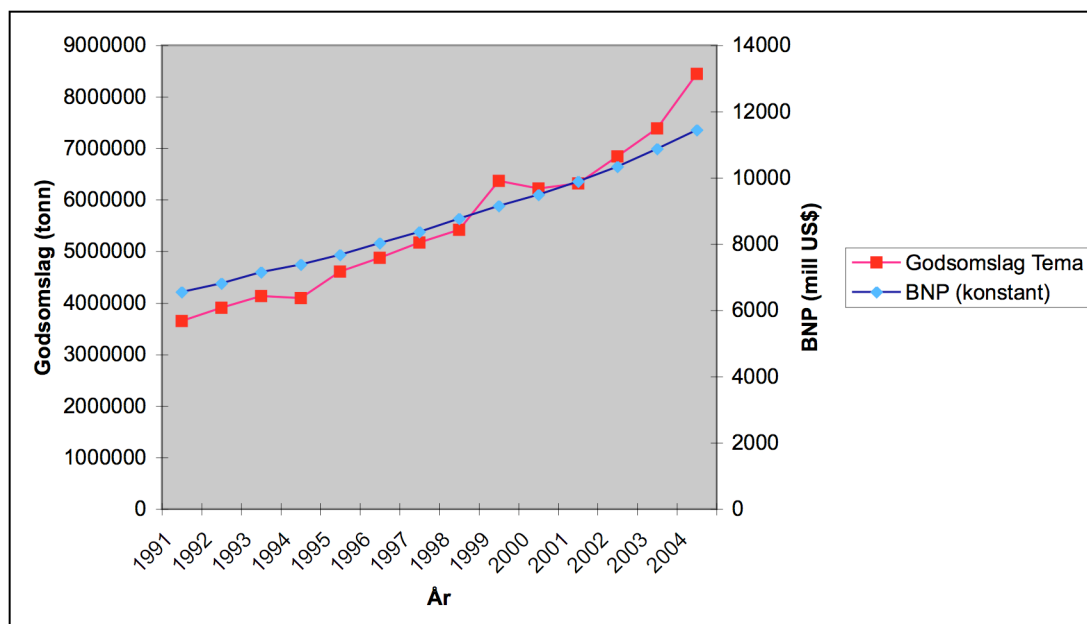
Hvis det ikke investeres for å øke industriell kapasitet, men også jordbruk, vil det ikke være gods å transportere. De ulike programmene for å oppnå status som middelinntektsland har vektlagt nettopp dette, og har en holistisk tilnærming til utfordringene de står ovenfor. I TSSP kommer havnevirksomhet inn under kategorien tilrettelegging for handel, og er del av et større program for å oppnå utviklingsmålene.

"The port is not the motor of economic activity, but it could be a brake"
(representant for TCT).

Sett i lys av dette argumentet er en havn ikke tilstrekkelig for å oppnå økonomisk vekst. Havnen kan imidlertid fungere som et hinder for økonomisk vekst i den forstand at ineffektivitet fører til høyere transportkostnader, og resulterer i svekket konkurranseevne for ghanesiske varer, dyrere forbrukervarer og innsatsfaktorer, og vil gjøre Ghana mindre attraktivt for lokalisering av næringsvirksomhet.

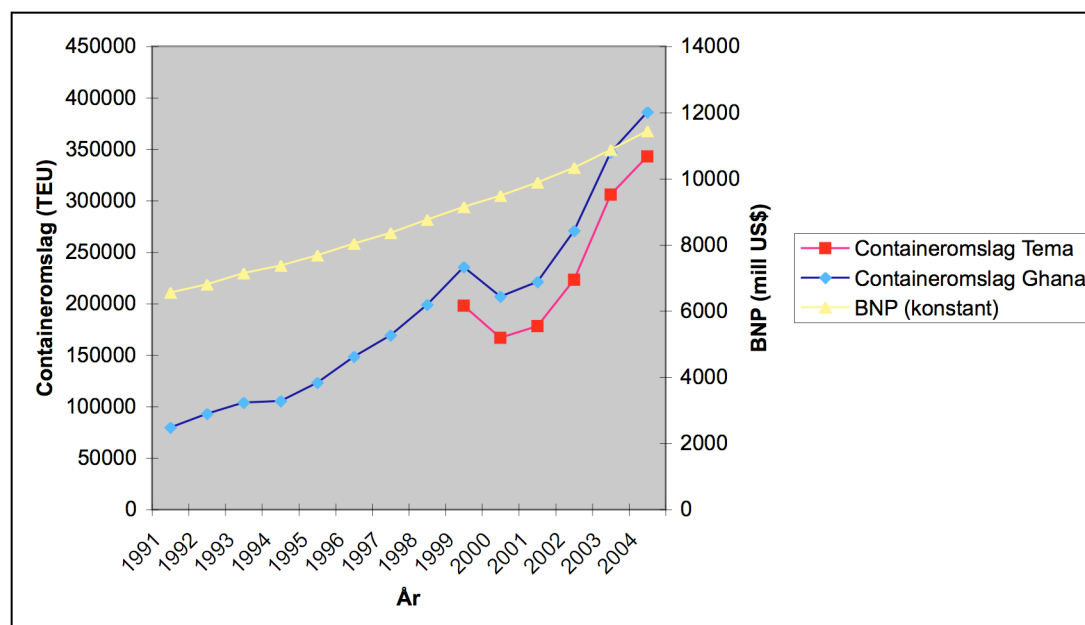
Koblingen mellom økonomisk aktivitet og havner illustreres med BNP og godsomslags forholdet. Indikatorene følger hverandre nokså stabilt, men godsomslaget har økt mer enn BNP fra og med 2002. En forklaring på dette er urolighetene i Elfenbenskysten, og at mye transittgods til de landlåste landene nå går gjennom Ghana i stedet. Når det gjelder nedgangen i gods- og containeromslag fra 1999 til 2000, skyldes dette trolig lavere pris på kakaobønner og devaluering på 49,8% US\$/cedis.

Diagram 5.10: Forholdet mellom godsomslag og BNP



Kilde: basert på tall fra GPHA og Ghana Statistical Services (GSS)

Diagram 5.11: Forholdet mellom containeromslag og BNP



Kilde: basert på tall fra GPHA

Forholdet mellom containeromslag og BNP kan med forbehold benyttes for å belyse tendens til endring i Ghanas produksjons- og forbruksmønster. Dette er imidlertid kun en tendens fordi økt grad av containerisering kan skyldes ulike prinsipper for godstransport, som med kakaobønner. Økt containerisering impliserer da at importen av ferdigvarer har økt, mens landet fortsatt er avhengig av råvareeksport. Råvarer transporteres, i den grad det er mulig, i container ettersom rederiene tilbyr lavere rater på nordgående ruter for å utnytte kapasiteten, og dermed øke lønnsomheten¹⁰⁹. Tema havns rolle som knutepunkt for gods til de landlåste landene har også økt containeromslaget mer enn BNP. Økt containerisering kan også illustrere en tendens på teknologisk endring. På tross av forbeholdene vil en sammenligning av forholdet mellom containeromslag og BNP gi et visst inntrykk av hvilken retning økonomien er på vei. Tendensen mellom godsomslag og BNP illustrerer også viktigheten av Tema havn for Ghanas økonomi.

Lite handel blant landene i Vest Afrika gjør landene i regionen mer avhengige av oversjøisk handel. Det forårsakes av dårlig utbygd infrastruktur for landtransport, men også at det produseres mange av de samme varene (Pedersen 2001). Som sett går 90% av Ghanas handel sjøveien, både interregional og oversjøisk, noe som øker havnes betydning for landets økonomi.

¹⁰⁹ Se vedlegg 8.3 for Europe West Africa Trade Agreements (EWATA) rateoversikt. Ratesamarbeid mellom CSAV, Delmas, Hapag Lloyd, Libra, Maersk Line, Nile Dutch Africa Line, OT Africa Line og Safmarine (datterselskap av Maersk).

Tollinntekter

I tillegg til å utgjøre punkter for overføring av gods er Tema havn en svært viktig inntektskilde for myndighetene.

"it brings in a lot of income to the country, and as I said, it has intensified since the war started in Cote d'Ivoire, so the duty has in matter of fact intensified as a consequence of the war in Cote d'Ivoire" (representant for GMA).

Hull Blyths representant hevder at skatter- og avgifter på gods som går gjennom Tema havn utgjør 65 % av Ghanas offentlige inntekt, og øker i takt med godsomslaget. GCNet innehar en viktig funksjon i denne sammenheng. Systemet reduserer mulighetene for korrupsjon, og sikrer det offentliges rettmessige inntekter. I slutten av hver måned myndighetene kontrollere at importen og dens verdi er i samsvar med innbetalte skatter- og avgifter, og eventuelle avvik må forklares av CEPS. Implementering av IMOs ISPS-kode kan også ses i sammenheng med dette. Implementeringen har krevd store investeringer, men på lengre sikt økes myndighetenes skatte- og avgiftsinntekter. Smugling og annen type juks er redusert ettersom alt gods blir skannet, i tillegg til at kameraer og gjerder forhindrer tyveri og innbrudd i havnen (representant for GMA).

5.5.3 Havnens innvirkning på økonomisk aktivitet

Hvilken innvirkning har havnedrift på Ghanas økonomi og på økonomisk aktivitet i Tema kommune?

Når det gjelder innvirkning på nasjonal økonomi og lokal økonomisk aktivitet er Tema havn nødvendig for vekst, men ikke tilstrekkelig. Hvis landet ikke har varer å transportere har havnen i seg selv liten funksjon. Næringsutvikling er nødvendig for å skape vekst i økonomien.

Rederier og agenter er på utkikk etter vekstmarkeder, og ønsker å lokalisere seg på steder hvor det er etterspørsel etter deres tjenester og tilrettelagt infrastruktur. Dette vil igjen trekke til seg speditører, meglere og andre aktører involvert i skip- og godshåndtering. Hvis de tilstedeværende aktørene i tillegg driver effektivt vil dette føre til lavere transportkostnader, noe som gjør lokalisering i havnes omland attraktivt. Havner og økonomisk aktivitet kan således sies å være gjensidig avhengige, hvor den ene ikke kan få realisert sitt potensial uten den andre.

Havnevirksomhet har tradisjonelt sett generert stor sysselsetting, noe som også har vært tilfellet i Tema kommune. Med bakgrunn i Samuelson og Nordhaus (1995) redegjørelse for arbeidsbesparende teknologi, har innføring av containerisering redusert behovet for tradisjonelle havnearbeidere, men på den andre siden har det vokst frem behov etter en ny type kompetanse. For å ta i bruk den nye teknologien vektlegger Storper og Walker (1989) kunnskap, teknologisk evne ifølge Malecki (1998), og myndigheter og private aktører må derfor satse på utdanning og kompetanseheving ettersom det kan gi økt effektivitet i havnen.

I Ghana fremheves havnens rolle som tilrettelegger for handel, og er i fokus under programmer for økonomisk vekst. Dette har innvirkning, til en viss grad, og i diagram 5.3 identifiseres tendensen mellom BNP og godsomslag i Tema havn. Økt økonomisk aktivitet i Ghana fører til økt aktivitet i havnen, og en velfungerende havn er viktig.

"The port is not the motor of economic activity, but it could be a brake"
(representant fra TCT)).

En havn er ingen motor for økonomisk vekst, men den kan være en brems. På lik linje som en effektiv havn vil føre til lavere transportkostnader kan en ineffektiv havn resultere i høyere transportkostnader. Konstant fokus på effektivitetsforbedring i forhold til infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold er nødvendig for at Tema havn skal ha positiv innvirkning på Ghana økonomi, og økonomisk aktivitet i Tema kommune.

6. Konklusjon

Oppgavens problemstilling er; *hvordan påvirker teknologisk endring og økonomisk globalisering havnedrift, og hvilken innvirkning har havner på lokal og nasjonal økonomisk aktivitet?* Oppgavens mulige årsakssammenhenger ble presentert i figur 1.1. Sammenhengene har vært gjeldende for mitt case-studie av Tema havn, og presentasjonen av hovedfunnene vil ta utgangspunkt i figuren.

6.1 Hovedfunn

I figur 1.1 illustreres det at teknologisk endring, økonomisk globalisering, og politisk og institusjonelt press påvirker nasjoners strategier og politikk for utvikling og vekst.

Teknologisk endring er i denne sammenheng representert med økt bruk av containere for godstransport, mekanisering i havnene, og større skip for å realisere stordriftsfordelene involvert ved containerisering. Utviklingen i transport- og kommunikasjonsteknologi har ført til lavere transportkostnader, og sammen med liberalisering bidrar dette til globalisering. I tråd med Dicken (2004) innebærer prosessen en funksjonell integrasjon hvor produksjonsprosessen splittes opp, og at geografisk spredte produksjonsprosesser integreres. Globalisering har således resultert i økt vareflyt, og følgelig også behovet for transport. I denne sammenheng blir godt utbygd transportinfrastruktur viktig.

Globalisering har økt godsomslaget i Tema havn, samt endret handelsretning. Mens handel tidligere var nord- sør dominert har utsetting av produksjon resultert i mer handel mellom Ghana og Asia. Teknologisk endring har skapt endringer i Tema havns godsomslag, der stadig større andel av godset er containerisert.

Politisk og institusjonelt press innebærer påvirkning fra internasjonale finansielle institusjoner, store private aktører, handelspartnere eller regionale handelsblokker. I etterkant av Ghanas frigjøring fant det sted store investeringer i industri- og infrastrukturutbygging, med kapital fra Verdensbanken og andre finansielle institusjoner. Med lånene fulgte det imidlertid betingelser, og de finansielle institusjonene har hatt innvirkning på utformingen av Ghanas økonomiske politikk. Vision 2020, GHATIG og TSSP er eksempelvis iverksatt etter initiativ fra Verdensbanken.

Globalisering har i tillegg til økt vareflyt ført med seg konkurranse mellom steder for å trekke til seg investeringer. Dette gir makt til store private aktører på utkikk etter fordelaktige lokaliteter, og myndighetene strekker seg langt for å imøtekomme kravene som stilles. Et av verdens største containerskip rederi, Maersk, hadde for eksempel krav om full

kontroll over transportkjeden hvis Ghana skulle prefereres fremover andre steder i Vest Afrika. Med sin andel i MPS har Maersk oppnådd dette.

Ghanesiske myndigheters politikk og strategi for utvikling og vekst er i tråd med ny-klassisk tankegang. Arbeidsdeling og spesialisering er her sentrale forutsetninger for økonomisk vekst, og handel innehar en viktig rolle. Flyt i transportkjeden er da viktig, og havnevirksomhet ligger under området tilrettelegging for handel i TSSP. 90 % av Ghanas handel går gjennom landets to havner, og ineffektivitet her kan resultere i høyere transportkostnader for landet som helhet. Dette kan få følger for ghanesiske varers konkurranseevne på verdensmarkedet, øker prisen på forbruksvarer og innsatsfaktorer for industrien i Ghana, og gjør landet mindre attraktivt for lokalisering av næringsvirksomhet. På grunn av dette fremheves havner i Vision 2020, GHATIG og TSSP.

Tema er Ghanas hovedhavn, og vektlegges i prosjekter for tilrettelegging for handel. Dette skyldes til nærhet til Accras forbrukermarked og næringsvirksomhet. Gods-konsentrasjon er også viktig for oppnåelse av stordriftsfordeler i godshåndteringsprosessen, og for avkastning på investeringene i infrastruktur og utstyr. Tidligere var havner utelukkende det offentliges ansvar, og derav en post i myndighetenes budsjett. Havner oppfattes nå i større grad som kommersielle enheter basert på prinsippet om brukerbetaling. Økt konkurranse mellom havner har funnet sted som konsekvens av dette. Blant havnene i Vest Afrika er det konkurranse om transittgods til de landlåste landene; Burkina Faso, Mali og Niger. Abidjan i Elfenbenskysten har tradisjonelt vært Temas største konkurrent, men på grunn av urolighetene har situasjonen endret seg. Lomé i Togo omtales i dag som den største konkurrenten.

Havnevirksomhet utgjøres av tre elementer; infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold. Elementene er gjensidig avhengige, og må være velfungerende for effektiv havnedrift. Med tanke på infrastruktur følger Tema havn skipsfartens internasjonale trender, og den karakteriseres som relativt effektiv. For effektivitetsforbedring i laste- og losseprosessen er nye kraner installert, og havnebassenget er mudret for å ta imot større skip. Rederiene bestiller imidlertid stadig større skip, og kontinuerlig oppdatering av infrastrukturen er nødvendig for å være i tråd med internasjonale krav. God tilgang til havnens omland er viktig for å realisere kostnads- og effektivitetspotensialet ved containerisering. Tema havn har forholdsvis god veiforbindelse til omlandet, men ingen fungerende jernbane. Det foreligger derimot planer om dette, i tillegg til transport på Voltasjøen.

De Langens (2004a) alternative rammeverk er benyttet for å studere operasjonelle- og reguleringsmessige forhold i Tema havn. Rammeverket belyser private aktørers innvirkning på havners effektivitet og produktivitet, og ikke bare havnemyndighetenes. Tema havn er i dag en servicehavn, selv om private aktører er involvert i lasting- og lossing. Dette skyldes at godshåndteringen er regulert av et allokeringssystem der GPHA delegerer skip til de ulike selskapene basert på deres kontraktsmessige andel, og det er ingen formell konkurranse blant aktørene. I forbindelse med GHATIG og TSSP skal landeiersystemet innføres, og kontrakten for lasting og lossing av containere er gitt MPS. Etter planen skulle virksomheten iverksettes i august i år, men det er fortsatt uvisst når driften starter opp. Det fryktes imidlertid at dagens system vil erstattes av et privat monopol fordi kontrakten er gitt MPS uten anbudsrunde. Både Maersk og Bollaré eier skip selv, og hva skjer eksempelvis i en situasjon der det er to kaier ledige men tre skip på vent, hvor to av dem tilhører Maersk og Bollaré. Situasjonen vil skape forvirring og mistillit i havnen, og kan få konsekvenser for effektiviteten og produktiviteten. God regulering og koordinering er viktig for å unngå situasjoner der transportører blir nedprioritert eller ekskludert. Tema havn utgjør ingen havneklynge grunnet svake koblinger, noe som blant annet skyldes liten grad av tillit blant aktørene. Struktur- og ledelsesvariablene må derfor styrkes samtidig med infrastrukturutbedringene, for at Tema havn skal oppfylle GHATIGs produktivitetsmål.

Utgangspunktet for privatiseringsstrategier er ifølge Trujilo og Nombela (2000) å maksimere potensialet for konkurranse, noe som tvilsomt blir tilfellet i Tema havn etter MPSs oppstart. Det påpekes at det er ingen universell grad av konkurranse og regulering som er mest hensiktsmessig for havner generelt, men for containerterminaler er det enighet om enkelte prinsipper (Trujilo og Nombela 2000). Tema havns containeromslag er tilstrekkelig for å ha flere containerterminaler med separate kaier, og ville ført til økt konkurranse. Intern konkurranse vektlegges av De Langen (2004a) som viktig for en lokalitets dynamikk ettersom aktørene må fokusere på forbedring og innovasjon for å være konkurransedyktige. Forholdet blant aktørene i havnen kunne også blitt bedre, og skyldes at det er ingen underliggende struktur, som allokeringssystemet, som skaper mistillit.

Tema havn er som nevnt nødvendig, men ikke tilstrekkelig for økonomisk vekst. Dette skyldes at havnen i seg selv har liten funksjon hvis landet ikke har varer å transportere. En ineffektiv havn kan imidlertid være en brems i den forstand at det bidrar til høyere transportkostnader.

Regulering er også viktig i forhold til havnens innvirkning på Ghanas økonomi, og lokal økonomisk aktivitet i Tema kommune. Strukturell endring innebærer ifølge Malecki

(1991) vekst, stabilitet og fordeling. God regulering av relasjoner mellom økonomiske aktører er nødvendig for at lokale bedrifter skal kunne ta del i virksomheten, og således unngå avhengighet til utenlandsk kapital og arbeidskraft. Opplæring og utdanning vektlegges av Malecki (1991) for oppbygging av teknologisk evne. Ledende teknologi for godshåndtering har liten funksjon hvis det ikke kan brukes på rett måte. Større internasjonale transportselskaper har en viktig rolle i denne sammenheng, og kan bidra til utdanning og opplæring, i tillegg til etablering av lokal industri. Mekanisering og økt bruk av IT i skip- og godshåndtering har økt behovet for utdanning, eller "know-how" i lys av Storper og Walkers (1989) definisjon av teknologi. Transportørene er derfor tjent med godt utdannet arbeidskraft der de er lokalisert fordi det bidrar til økt effektivitet, og kortere snutid. Dette gir skipene mer inntektsbringende tid på sjøen, og økt lønnsomhet for rederiene. Rederier som lederbedrifter er således i henhold til De Langens (2004a) argument om at lederbedrifter har insentiver til å investere fordi de høster størst gevinst av en effektiv havn.

Mangel på eksportgods er et problem for rederier og agenter i Ghana, og fører til tap i lønnsomhet, og høyere transportkostnader for Ghana som helhet. En mulig løsning på dette problemet er for transportørene å involvere seg i utvikling av industrivirksomhet. Dette vil gi mer eksportgods for rederiene, økt sysselsetting og utvikling av industriell aktivitet for lokalsamfunnene, reduksjon i sårbarhet ovenfor eksterne forhold, samt lavere transportkostnader for nasjonen på lengre sikt. Det er med andre ord en vinn- vinn situasjon for alle involverte parter. Insentiver til transportører for å gjøre denne typen investeringer kan være reservasjon av en viss andel av den utdannende arbeidskraften, eller kontrakt for transport av en viss andel av det produserte godset.

Innledningsvis argumenterer Hilling (1983) for at utvikling i transportteknologi skaper et teknologisk skille mellom nord og sør, og bidrar til opprettholdelse av koloniale handelsmønstre. På bakgrunn av de endringer som har funnet sted i Tema havn er ikke Hillings argument gyldig for Ghana. Koloniale handelsmønstre skyldes i større grad mangel på vekst og stabilitet i økonomiens produktive sektor, enn mangel på transportteknologi. Sammenligning mellom BNP og containeromslag illustrerer, med forbehold, en tendens på endring i Ghanas produksjons- og forbruksmønstre, samt teknologisk endring. For at Tema havn ikke skal fungere som brems på lokal økonomisk aktivitet i Tema kommune, og Ghanas økonomi, er konstant forbedring av havnevirksomhetens tre elementer og langsiktig havneutvikling nødvendig.

6.2 Vurdering av rammeverkets nytteverdi

For å utdype underliggende årsaker og prosesser ved oppgavens problemstilling har jeg benyttet et teoretisk rammeverk sammensatt av teori på tre nivå; overordnet, generelt og tilpasset.

Rammeverket har vært hensiktsmessig for å forstå underliggende forhold i min case. Dette gjelder særlig med tanke på ”Anyport”- og ”Superterminal”-modellenes studie av havneinfrastrukturutvikling i tid og rom, og De Langens alternative rammeverk for analyse av forholdet mellom aktører i havnen. Rammeverkene er supplerende i den forstand at de til sammen belyser havnevirksohmhetens elementer; infrastruktur, regulering og operasjonelle forhold. Disse forhold er gjensidig avhengige, og alle funksjoner må følgelig være velfungerende for effektiv havnedrift. På den andre siden kunne rammeverket vært ytterligere tilpasset mekanismer og prosesser involvert ved økonomisk aktivitet, vekst og transport. Dette ville gjort analysen på området mer strukturert og oversiktlig. Manglende implementering av transportdimensjonen i samfunnsgeografisk teori resulterte derfor i anvendelse av mer overordnet teori på området.

I teoridelen argumenteres det for at klyngestudier avdekker relevant kunnskap for politiske virkemidler og ledelse av klynger, noe som også har vært tilfellet i mitt studie av Tema havn. Selv om havnen ikke utgjør en havneklynge har det ved å fokusere på havnen som helhet allikevel vært mulig å identifisere klyngeutfordringer og -problemer, og ikke bare problemer og utfordringer på enkeltbedriftsnivå. Dette gjelder da særlig i forhold til regulering for å maksimere mulighetene for fri konkurranse blant aktørene lokalisert i havnen, noe som kan bidra til økt effektivitet og produktivitet. Klyngestrategi må altså suppleres med næringspolitikk for å sikre økt økonomisk aktivitet. Stabilt makroøkonomisk klima, et resultat av god næringspolitikk, er nødvendig for å trekke til seg industri. Samarbeid og intern konkurranse blant aktørene i det aktuelle området er på den andre siden nødvendig for å sikre effektivitet og produktivitet.

6.3 Oppgavens bidrag og mulighet for analytisk generalisering

Analytisk generalisering innebærer her generalisering rundt årsaksfaktorer, og er en begrunnet vurdering av i hvilken grad resultatene fra en undersøkelse kan knyttes til å forutse hva som kommer til å skje i en lignende situasjon. Det er altså ikke mulig å utlede generelle påstander om hele populasjonen havner, noe som er målet med statistisk generalisering. I denne sammenheng blir det også viktig å reflektere hva min case er en case av. Ragin og Becker (1992) mener at dersom forskere velger case med omhu kan et case-studie være et *eksempel* på et fenomen, en hendelse, en aktør eller lignende. Forståelsen forskeren får etter å ha studert en case bør etter deres mening kunne gi kunnskap om samfunnet utover det partikulære i det tids- og stedsspesifikke case. Casen i denne oppgaven, Tema havn, er et eksempel på hvordan teknologisk endring og globalisering virker inn på havnedrift, og hvilken effekt havner har på økonomisk aktivitet. I denne delen vil jeg derfor se hvorvidt oppgavens funn kan overføres til andre havner i lignende situasjon.

Som sett i analysedelen har Tema havn stor betydning på Ghanas økonomi og lokal økonomisk aktivitet i dens omland. Havners innvirkning er kontekstuelle ettersom betydningen er avhengige av landets økonomiske struktur og infrastrukturnettverk. For et land som Ghana for eksempel, hvor 90 % av landets handel går gjennom landets to havner, er havnene av større viktighet enn hva som er tilfellet i et land i nord med godt utbygd landtransportnettverk. Mange land i sør er i større grad avhengig av handel enn hva som er tilfellet for land i nord. Dette kan skyldes lite utviklet produktiv sektor og stor avhengighet av råvareeksport. Mine funn av havnens innvirkning på økonomi og økonomisk aktivitet kan således overføres til steder med tilsvarende økonomiske struktur og transportinfrastruktur.

En havns innvirkning er på den andre siden avhengig av dens effektivitet som er et resultat av de tre elementene. Når det gjelder funn i forhold til utvikling i havneinfrastruktur er disse i samsvar med internasjonale trender i skipsfart. I tråd med politisk økonomi er det imidlertid nødvendig med en helhetlig analyse av hvilken teknologi som passer hvor. Lik teknologi kan ha ulike konsekvenser på ulike steder. Forhold som geografi, godsomslag, godssammensetting og lignende må tas inn i betraktning for sikre optimal utbygging. De grep utført i Tema havn kan i så måte overføres til andre havner med tilsvarende egenskaper.

Funnene i relasjon til regulering og operasjonelle forhold kan til en viss grad sies å være analytisk generaliserbare. Da særlig med tanke på tilrettelegging for fri konkurranse. Strategiene for å sikre konkurranse er imidlertid kontekstavhengige ettersom ulike strategier må implementeres grunnet ulikheter i gods- og containeromslag. Som allerede belyst har

havner med containeromslag større enn 100 000 TEU mulighet for å ha flere containerterminaler, mens havner med færre enn 100 000 TEU men mer enn 30 000 TEU, kan ha en terminaloperatør med flere laste- og losseselskaper. Havner med færre enn 30 000 kan ha en operatør, men prisen må da reguleres (Trujilo og Nombela 2000).

Til slutt vil jeg belyse et forhold som er mulig å overføre til andre havner, nærmere bestemt havnemyndighetenes rolle som klyngeleder. Dette skyldes at funnet reflekterer revurderingen av havners rolle i transportkjeden. Havnemyndighetene må forstås som en del av transportkjeden, og må legge til rette for alle aktørene i havnen. Hvis havnen som helhet går bra vil havnemyndighetenes inntekter stige. Havnemyndighetenes andel av inntektene er på den andre siden avhengig av styringsmodell, om det er en servicehavn, toolhavn eller en landeierhavn. Tema havn skal etter planen innføre landeiersystemet, og dens inntekter vil da bestå av havneavgifter fra brukerne og leieinntekter fra aktører lokalisert på havnemyndighetenes eiendom.

6.4 Forslag til videre forskning

I forskningsprosessen dukker det opp en rekke forhold som hadde fortjent ytterligere oppmerksomhet. En masteroppgave er derimot begrenset i omfang, og i det følgende presenteres enkelte forhold som jeg føler fortjener oppmerksomhet sett i lys av en ghanesisk kontekst.

- Mangel på statistikk i en rekke land i sør skaper utfordringer for sammenligninger av data over tid. For å få bedre frem effektene av havnedrift på økonomisk aktivitet, da særlig med tanke på andre kommersielle aktører og i hvor stor grad en effektiv og produktiv er viktig for dem, hadde et kvantitativt studie vært hensiktsmessig. I denne sammenheng hadde et komparativt studie mellom Tema og Takoradi vært interessant. Hvilken effekt har økt virksomhet i Tema på økonomisk aktivitet i Takoradi?
- Teknologisk endring innen skipsfart har redusert behovet for tradisjonelle havnearbeidere, men samtidig har det vokst frem behov etter ny kompetanse i godshåndteringsprosessen. Et studie av utfordringene havnearbeiderne står ovenfor kunne bidratt med ny kunnskap i forhold til programmer for opplæring og kompetanseheving.

- Et annet forhold det hadde vært interessant å se nærmere på er mulighetene for dør-til-dør transport i sør, og hva som må til for å realisere kostnads- og effektivitetsfordelene forbundet med containerisering. I denne sammenheng er det mulig å benytte seg av logistikk begrepet, vitenskapen som ligger til grunn for fysisk distribusjon, for å analysere og definere områder for forbedring.
- I forbindelse med utviding og økt aktivitet i havnen hadde det vært på sin plass med et studie av miljømessige konsekvenser. Dette er forhold som ikke er tatt opp i oppgaven, men burde i aller høyeste grad fått oppmerksomhet i andre studier. Større skip gir ikke bare økte stordriftsfordeler, men utgjør også en enda større miljørisiko hvis uhellet først skulle være ute. Mangel på kapital og teknologi kan få konsekvenser for effektivitet og produktivitet i havner i sør, men det kan også gjøre havnene og nærområdet mer sårbare for miljødeleggelser. Elfenbenskysten hadde eksempelvis en ulykke i september i år hvor flere hundre tonn giftstoffer ved et uhell ble dumpet i havnebassenget i Abidjan. Tusenvis av personer er skadde som en konsekvens av utslippet, og dødstallene er stigende¹¹⁰. Et komparativt studie av miljøverntiltak i blant havner i nord og sør kunne vært av interesse her.

¹¹⁰ Aftenposten. www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article1451912.ece. (9/9- 06)

7. Referanser

- Abramovitz, M. (1986) 1998. Catching Up, Forging Ahead and Falling Behind. *Selgison, M.A. og J.T. Smith. (red.). Development and Underdevelopment. The Political Economy of Global Inequality.* Lynne Rienner Publishers, USA.
- Andersen, S.S. 1997. *Case-studier og generalisering. Forskningsstrategi og design.* Fagbokforlaget, Bergen.
- Baird, A.J. 2005. Optimising the container transshipment hub location in northern Europe. *Journal of Transport Geography.* Artikkel i trykk.
- Brooks, M.R. 2005. Good Governance and Ports as Tools of Economic Development: Are they Compatible. *Cullinane, K. og T.W. Lee. (red.). World Shipping and Port Development.* Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Brooks, M.R. 2004. The Governance Structure of Ports. *Review of Network Economics.* Vo.3, nr. 2. 168- 183.
- Callinicos, A. 2003. *An Anti- Capitalist Manifesto.* Polity Press. Cambridge.
- Dicken, P. 2004. *Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century.* Sage Publications, London.
- Dickinson, K.B. 1965. Evolution of seaports in Ghana: 1800-1928. *Annals of the Association of the American Geographers.* Vo. 55, nr. 1. 98- 111.
- Dogbey, R.K. 1998. *The Effects of Containerization on the Operations of the Port of Tema.* Bacheloroppgave. University of Ghana. Legon.
- Everett, S. 2005. Deregulation, Competitive Pressures and the Emergence of Intermodalism. *Cullinane, K. og T.W. Lee. (red.). World Shipping and Port Development.* Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- European Commisison. 1997. *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure.* COM(97) 678 final. Brussel.
- Ghana Stevedoring Company Association (GASCO). 2004. *Overview of Stevedoring Business in Ghana.*
- Hammersley, M. og R. Gomm. 2000. Introduction. *Gomm, R. et al (red.). Case Study Method.* Sage Publications, London.
- Hansen, F. og K. Simonsen. 2004. *Geografiens videnskapsteori: en introducerende diskussion.* Roskilde Universitets Forlag, Fredriksberg.
- Hesselberg, J. 1998. *Spørreundersøkelse og intervju i utviklingsland.* Occasional Paper #25, Samfunnsgeografi. Universitet i Oslo.
- Hilling, D. 1983. Ships, ports and developing countries. *Geoforum.* Vo.55, nr. 3. 333- 340.
- Hilling, D. 1996. *Transport and developing countries.* Routledge, London.
- Hoyle, B.S. og D.Hilling. 1970. *Seaports and Development in Tropical Africa.* Mamillan, London.

- Hoyle, B.S. og J. Smith. 1998. Transport and development: conceptual frameworks. *Hoyle, B.S. og R.D. Knowles (red.). Modern Transport Geography*. Wiley, London.
- Kvale, S. 1997. *Det Kvalitative Forskningsintervju*. Ad Notam Gyldendal, Gjøvik.
- Kwagbenu, D. 2004. *Ghana Trade and Investment Gateway Project: project review and beneficiary survey of the GCAA and GPHA components of the GHATIG*. Report of Consultancy Service for Wold Bank (IDA) Retrofitting Mission Support.
- Langen, de P. W. 2004a. *The Performance of Seaport Clusters- A Framework to Analyze Cluster Performance and an Application to the Seaport Clusters of Durban, Rotterdam and the Lower Mississippi*. Erasmus University, Rotterdam. <http://ep.eur.nl/handle/1765/1133>. Utskriftsdato: 10/11-05.
- Langen, de P.W. 2004b. Analysing the performance of seaport clusters. *Pinder, D. og B. Slack (red.). Shipping and Ports in the Twenty-first Century: globalization, technological change and the environment*. Routledge, London.
- Levinson, M. 2006. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
- Malecki, E.J. 1991. *Technology and Economic Development*. Longman, Harlow, Essex.
- McCalla, R.J. 2004. From “Anyport” to “Superterminal”: conceptual perspectives on containerization and port infrastructure. *Pinder, D. og B. Slack (red.). Shipping and Ports in the Twenty-first Century: globalization, technological change and the environment*. Routledge, London.
- McCalla, R.J., Slack, B. og C. Comtois. 2004. Dealing with globalization at the regional and local level: the case of contemporary containerization. *The Canadian Geographer*. Vo. 48, no.4. 473- 487.
- McConville, J. 1999. *Economics of Maritime Transport: theory and practice*. Witherby, London.
- Notteboom, T.E. og J.P. Rodrigue. 2005. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy & Mangement*. Artikkel i trykk.
- Pedersen, P.O. 2000. *The Changing Structure of Transport under Trade Liberalization and Globalization and its Impact on African Development*. Centre for Development Research, København.
- Pedersen, P.O. 2001. *The Freight Transport and Logistical System of Ghana*. Centre for Development Research, København.
- Perez, C. 2004. Technological revolutions, paradigm shifts and socio-institutional change. *Reinert, E.S (red.). Globalization, Economic Development and Inequality*. Edward Elgar, Cheltenham.
- Porter, M. 1990. *The Competitive Advantage of Nations*. Macmillan, London.
- Porter, M. 1998. Kapittel 7: Clusters and Competition: New Agendas for Companies, Governments, and Institutions. *Porter, M (red.). On Competition*. Harvard Business School Publishing, Boston.
- Ragin, C.C. 1994. *Constructing Social Research*. Pine Forge, California.

- Ragin, C.C. og H.Becker. 1992. *What is a case? Exploring the foundations of social enquiry*. Cambrigde University Press, New York.
- Reinert, E.S. 2004. *Global økonomi: hvordan de rike ble rike og hvorfor de fattigere ble fattigere*. Spartacus Forlag, Oslo.
- Samuelson, P.A. og W.D. Nordhaus. 1995. *Economics*. McGraw- Hill, New York.
- Simon, D. 1996. *Transport and Development in the Third World*. Routledge, London.
- Slack, B. 1998. Intermodal Transportation. *Hoyle, B.S. og R.D. Knowles (red.). Modern Transport Geography*. Wiley, London.
- Slack, B. 2004. Corporate realignment and the global imperatives of container shipping. *Pinder, D. og B. Slack (red.). Shipping and Ports in the Twenty-first Century: globalization, technological change and the environment*. Routledge, London.
- Slater, D. 1974. Contribution to a Critique of Development Geography. *Canadian Journal of African Studies*. Vo.8, nr.2. 325- 354.
- Storper, M. og R. Walker. 1989. *The Capitalist Imperative: Territory, Technology and Industrial Growth*. Basil Blackwell, New York.
- Taaffe, E.J., Morrill, R.L. og P.R. Gould. 1963. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. *The Geographical Review*. Vo..53. 503- 524.
- Thagaard, T. 2003. *Systematikk og innlevelse*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Trujilo, L. og G. Nombela. 2000. Kapittel 4: Seaports. *Estache, A. og G. De Rus (red.). Privatization and regulation of transport infrastructure: guidelines for policymakers and regulators*. World Bank, Washington, D.C.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). 2005. *Review of Maritime Transport*. United Nations Publications, Geneve.
- World Bank. 2001. *Port Reform Tool Kit. Module 3- Alternative Port Management Structures and Ownership Models*. <http://rru.worldbank.org/Toolkits/Portreform/>.
- Yin, R.K. 2003. *Case Study Research. Design and Methods*. Sage, California.

Offentlige dokumenter

- Gateway Secretariat. 1999. *Brief on Ghana Trade and Investment Gateway Project (GHATIG)*.
- Ghana Ports and Harbour Authority (GPHA). *Ghana Ports Handbook 2005- 2006*.
- Ghana Shippers Council (GSC). *Maritime Trade Statistics 1999- 2003*. Vo.1, nr.3.
- Ghana Maritime Authority Act. 2002. Act 630. The Parliament of the Republic of Ghana.

Japan International Cooperation Agency (JICA) og Ghana Port and Harbour Authorities (GPHA). 2001. *Interim report for the development study of Ghana sea ports; for the prosperity of Ghana, what can Ghana sea ports do?* The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI).

Ministry of Trade and Industry. 2005. *Trade Sector Support Programme (2006-2010): executive summary*. Republic of Ghana.

National Development Planning Commission (NDPC) og United Nations Development Programme (UNDP). 2004. *District Human Development Report: Tema Municipality*.

8. Vedlegg

8.1 Hovedtemaer i intervjuguide

Offentlige- lokale og sentrale styresmakter¹¹¹	GPHA	Transportører, godshåndteringsaktører, terminaloperatører og logistikkaktører	Andre kommersielle aktører
Beskriv kort endringer som funnet sted, og hvordan er situasjonen i dag med tanke på transportaktivitet og økonomisk aktivitet?	Beskriv kort endringer som funnet sted, og hvordan er situasjonen i dag med tanke på transportaktivitet og økonomisk aktivitet?	Beskriv kort endringer som funnet sted, og hvordan er situasjonen i dag med tanke på transportaktivitet og økonomisk aktivitet?	Beskriv kort endringer som funnet sted, og hvordan er situasjonen i dag med tanke på transportaktivitet og økonomisk aktivitet?
Hva er havners rolle for det lokale og nasjonale? Med tanke på omland og rekkevidde? Konkurrerende havner i regionen?	Hva er havners rolle? Havnens omland, og rekkevidde?	Hva blir sett på som havnenes omland? Dens rekkevidde?	Hvorfor har de valgt å lokalisere seg akkurat der? Hvor viktig er havnen for deres lokaliseringsbeslutning?
Hvilken strategi/ politikk føres, og hvorfor? Med tanke på transport generelt, og særlig havner?	Hva har tradisjonelt vært GPHA sin rolle? Nå, og hvordan vil det bli i fremtiden?	Eventuelle konkurrerende havner i regionen? Hvilken type konkurranse? Konkurranse internt?	Havneinfrastruktur?
Gis det noen form for insentiver til bedrifter som ønsker og investerer i havneområdet? I infrastruktur ol. Hvis ja, hvilke?	Hvilken rolle har organisasjonen i forhold til andre aktører i "klyngen"? Legges det til rette for samarbeid blant kommersielle og ikke-kommersielle aktører?	Havneinfrastruktur? Kan havnen karakteriseres som effektiv? Hva må eventuelt gjøres for å oppnå dette?	Eksisterer de bedrifter i "klyngen" som tar større grad av ansvar enn andre, at de har en lederrolle? Hvis ja, hvilke og hvordan?
Foreligger det planer for fremtiden i forbindelse med	Havneinfrastruktur? Hva er havnens konkurransefortrinn?	Finnes det noen form for kollektive handlingsregimer (CAR) og	Finnes det noen form for kollektive handlingsregimer (CAR) og

¹¹¹ For kategorien offentlige og private organisasjoner er det blitt trukket på elementer fra de andre kategoriene, avhengig av hvilken næring som representeres.

havner? Blir lokal-samfunnets ønsker og behov tatt med i betraktning? Hvordan påvirker det brukere og ikke-brukere?	Svakheter? Gjøres det eventuelt noe for å rette på dette?	kollektive handlings problemer (CAP)? Samarbeid med andre transport- og logistikk bedrifter? Og/ eller andre kommersielle aktører? Forhold til GPHA?	kollektive handlings problemer (CAP)? Samarbeid med andre kommersielle aktører? Og/ eller transport- og logistikk bedrifter? Deltakelse i eventuelle utbyggingsprosjekter?
Hva gjøres i forbindelse med tilgang til omlandet (HAR)? Blir den sett på som tilfredsstillende eller som et problem?	Hvordan kan tilgangen til omlandet (HAR) beskrives? Eventuelle planer?	Hva gjøres i forbindelse med tilgang til omlandet (HAR)? Blir den sett på som tilfredsstillende eller som et problem	Hva gjøres i forbindelse med tilgang til omlandet (HAR)? Blir den sett på som tilfredsstillende eller på som et problem?
Kobling mellom havner og økonomisk aktivitet? Transport og økonomisk utvikling? Hvordan fungerer dette forholdet?	Kobling mellom havner og økonomisk aktivitet? Transport og økonomisk utvikling? Hvordan fungerer dette forholdet?	Eksisterer de bedrifter i ”klyngen” som tar større grad av ansvar enn andre, at de har en lederrolle? Hvis ja, hvilke og hvordan?	Kobling mellom havner og økonomisk aktivitet? Transport og økonomisk utvikling? Hvordan fungerer dette forholdet?
Hva bør eventuelt gjøres for at havner og transport generelt skal ha effekt på det overnevnte forhold?	Hva bør eventuelt gjøres for at havner og transport generelt skal ha effekt på det overnevnte forhold?	Kobling mellom havner og økonomisk aktivitet? Transport og økonomisk utvikling? Hvordan fungerer dette forholdet?	Hva bør eventuelt gjøres for at havner og transport generelt skal ha effekt på det overnevnte forhold?
		Hva bør eventuelt gjøres for at havner og transport generelt skal ha effekt på det overnevnte forhold?	

8.2 Informantintervjuer og samtaler

(i kronologisk rekkefølge)

Informant	Type	Sted	Dato
International Maritime Organisation (IMO)	Pilotintervju	Accra	31/1-06
Ghana Maritime Authorities (GMA)	Intervju	Accra	1/2-06
Boankra Inland Port Project	Samtale	Accra	1/2-06
Ministry of Trade and Industry (MOTI)	Intervju	Accra	2/2-06
Ghana Shippers Council (GSC-HQ)	Intervju	Accra	3/2-06
Ghana Port and Harbour Authorities (GPHA-HQ)	Samtale	Tema	7/2-06
Scanship	Samtale	Tema	8/2-06
Ghacem	Intervju	Tema	10/2-06
GPHA-1	Intervju	Tema	13/2-06
Tema Container Terminal (TCT) (Bollaré)	Intervju	Tema	15/2-06
Ghana Agro Food Company (GAFCO)	Intervju	Tema	16/2-06
Tema Municipal Assembly (TMA)	Intervju	Tema	17/2-06
SDV (Bollaré)	Intervju	Tema	17/2-06
Maersk	Samtale	Tema	21/2-06
GPHA-Takoradi	Intervju	Takoradi	27/2-06
Ghana Institute of Freight Forwarders (GIFF)	Samtale	Tema	7/3-06
SRG Ghana Industries	Samtale	Tema	8/3-06
Hull Blyth	Intervju	Tema	8/3-06
Atlantic Port Services (APS)	Intervju	Tema	22/3-06
GPHA-2	Intervju	Tema	23/3-06
Ghana Dock Labour Company (GDLC)	Samtale	Tema	23/3-06
GSC-Tema	Intervju	Tema	27/3-06

8.3 Rateoversikt for EWATA

Europe West Africa Trade Agreement
EWATA Tariff
SOUTHBOUND FREIGHT TARIFF

Page: 4
Valid: from 01/10/05

SOUTHBOUND FREIGHT TARIFF - CONTAINERISED CARGO **GROUP I AND GROUP II**

GROUP I - valid for all commodities except Group II and reefer cargo.

GROUP II - valid for Animal fodder, Caustic Soda, Cement, Fertilizer, Flour, Glucose, Malt, Milk Powder, Paper (in reels), Potatoes and Onions, PVC, Salt, Soda Ash, Sugar, Vegetable Oil.

Rate per 20' standard Container (rate per 40' x 1,8) Currency	ZONE	GROUP I		GROUP II	
		NWC	UK	NWC	UK
		EUR	GBP	EUR	GBP
Nouadhibou	4	2650	1960	2550	1910
Nouakchott	4	2300	1885	2200	1835
Dakar	1	1875	1470	1775	1420
Banjul	4	2300	1835	2200	1785
Conakry	2	2000	1540	1900	1490
Freetown	3	2650	1935	2550	1885
Monrovia	3	2650	1935	2550	1885
San Pedro	3	2200	1660	2100	1475
Abidjan	1	1875	1470	1775	1420
Takoradi	3	2200	1660	2100	1610
Tema	2	2000	1540	1900	1490
Lome	2	2025	1540	1925	1490
Cotonou	2	2000	1540	1900	1490
Apapa/Tin Can Island	2	2150	1640	2050	1590
Warri	5	3100	2385	3000	2335
Onne/Port Harcourt	3	2650	1935	2550	1885
Calabar	6	3100	2385	3000	2335
Douala	2	2100	1590	2000	1540
Malabo	6	3900	2685	3800	2635
Bata	6	3900	2685	3800	2635
Sao Tomé	6	2900	2235	2800	2185
Libreville	3	2550	1960	2450	1910
Port Gentil	3	2650	1985	2550	1935
Pointe Noire	3	2550	1960	2450	1910
Cabinda	5	3700	2760	3600	2710
Soyo	5	4100	3135	4000	3085
Boma	5	3400	2435	3300	2385
Matadi	5	3200	2335	3100	2285
Luanda	3	2500	2020	2400	1970
Lobito	5	3050	2435	2950	2385
Namibe	5	3700	2760	3600	2710

NORTHBOUND TARIFF - TARIFF ZONES

WEST AFRICA

G1	Cotonou, Lome, Tema, Takoradi, Abidjan, San Pedro, Dakar.
G2	Douala, Lobito, Luanda, Pointe Noire, Port Gentil, Libreville, Port Harcourt, Onne, Lagos (Apapa and Tin Can Island), Monrovia, Freetown, Conakry, Banjul.
Other ports of loading on request	

EUROPE

Lisbon / Hamburg range including UK, Eire and Scandinavia (with outport additional where applicable).

NORTHBOUND TARIFF - SCALE OF OCEAN FREIGHT RATES

			Tariff Zone G1 in Euro			
Commodities		Terms	20'	40'	Per fton	remarks
Cocoa beans* (see below)	in bags	FCL/FCL	-	-	70	All-in until 30th Sep 2006
	in bulk	FCL/FCL	-	-	52.50	All-in until 30th Sep 2006
Cocoa products		FCL/FCL	800	1440	-	all in
Coconuts		FCL/FCL	700	1260	-	plus additional
Coffee**	in bags	FCL/FCL	800	-	-	all in
	in bulk	FCL/FCL	800	-	-	all in
Cotton		LCL/FCL	-	-	73	all in
		FCL/FCL	650	1300	-	all in
Other commodities (not otherwise specified)		FCL/FCL	900	1620	-	plus additional
Personal effects / household goods		FCL/FCL	1000	1800	-	plus additional
Reefer cargoes		FCL/FCL	2650	3470	-	plus additional
Rubber and Latex		FCL/FCL	700	-	-	all in
Sheanuts		FCL/FCL	750	-	-	all in
Timber Products***		FCL/FCL	800	1440	-	plus additional
Yams		FCL/FCL	1000	-	-	plus additional

Kilde: EWATA¹¹²








¹¹² EWATAs hjemmeside. www.ewata.org/index.php?page=Tariff. (21/11-06)

8.4 Fremtidens Tema havn



Kilde: GPHA

8.5 Utviklingen i containerskipstørrelse

First Generation (1956-1970)		Length	Draft	TEU
	Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	Converted Tanker	200 m		800
Second Generation (1970-1980)				
	Cellular Containership	215 m	10 m	1,000 – 2,500
Third Generation (1980-1988)				
	Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
		290 m		4,000
Fourth Generation (1988-2000)				
	Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m	4,000 – 5,000
Fifth Generation (2000-?)				
	Post Panamax Plus	335 m	13-14 m	5,000 – 8,000

Kilde: Shipping Information and Solent Waters ¹¹³

¹¹³ Shipping Information and Solent Waters. www.solentwaters.co.uk. (21/11-06)